

Betydningen av sanksjonene mot Russland for risikofordelingen i tidscertepartier – en sammenligning av engelsk og norsk rett

Kandidatnummer: 721

Leveringsfrist: 25. november 2014

Antall ord: 17996



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	3
1.1	Oppgavens tema.....	3
1.2	Risiko	4
1.3	Kilder og metode.....	5
1.3.1	Sjølovens fravikelige regler.....	5
1.3.2	Tidscertepartiene	5
1.3.3	Tolkning, norsk og engelsk rett	6
1.3.4	Rettspraksis.....	8
1.4	Økonomiske sanksjoner	8
1.4.1	Innledning	8
1.4.2	Norsk lovgivning	8
1.4.3	Norske sanksjoner mot Russland.....	9
1.4.4	Sanksjonenes rekkevidde, tolkningsspørsmål	10
1.4.5	Litt om amerikanske sanksjoner	13
2	BEFRAKTERS DISPOSISJONSRETT	14
2.1	Hovedtrekk i befrakters rådighet.....	14
3	BEGRENSNINGER I TIDSBEFRAKTERS DISPOSISJONSRETT	16
3.1	Innledning	16
3.2	Begrensninger etter sjøloven.....	16
3.3	Områdebegrensninger	19
3.4	Sikker havn	21
3.4.1	Sikker havn, engelsk rett	21
3.4.2	Sikker havn, norsk rett.....	23
3.5	Begrensninger som følge av lastens karakter.....	24
3.5.1	Lovlig handelsvare	24
3.5.2	Lastens skjebne.....	27
3.6	Klausuler som regulerer ansvarsfritak	28
3.7	Begrensninger som følge av spesialklausuler	29
3.7.1	Regulering i spesialklausuler.....	29
3.7.2	BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties.....	29
3.7.3	INTERTANKO Sanctions Clause	31
3.7.4	Bimco Designated Entities Clause	32
3.7.5	Sammenfatning, sanksjonsklausuler.....	33
3.8	Undersøkelser i forkant, engelsk rett	34

3.9	Flaggstatens betydning.....	35
4	BLIR SKIPET OFF HIRE SOM FØLGE AV ØKONOMISKE SANKSJONER?	40
4.1	Reglene om off hire etter sjøloven, norsk rett.....	40
4.2	Reglene om off hire i ulike certepartier, engelsk rett.....	43
4.2.1	NYPE 93.....	43
4.2.2	Baltim 1939.....	45
4.2.3	Shelltime 4.....	46
4.2.4	Sammenfatning.....	46
5	ØKONOMISKE SANKSJONER: OPPFYLLELSESSVIKT, OPPFYLLELSESHINDRING OG KONTRAKTSBRUDD.....	47
5.1	Innledning	47
5.2	Konsekvenser av skipning i strid med sanksjoner, norsk rett	47
5.3	Konsekvenser av skipning i strid med sanksjoner, engelsk rett.....	48
5.4	Økonomiske sanksjoner som oppfyllelsssvikt	49
5.4.1	Økonomiske sanksjoner som forutsetningssvikt? Norsk rett	49
5.4.2	Oppfyllelsshindring, engelsk rett.....	52
6	AVSLUTTENDE BEMERKNINGER.....	54
7	LITTERATURLISTE	55

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema

Siden 1990-tallet har bruken av økonomiske sanksjoner økt i omfang.¹ I løpet av 2014 har USA, EU og flere land, deriblant Norge, innført sanksjoner mot russiske interesser som følge av Russlands fremferd i Ukraina.

Tema for oppgaven er hvordan økonomiske sanksjoner påvirker risikofordelingen i tidscertepartier (tidsbefraktningssavtaler). Karakteristisk for befraktningsordningen er at bortfrakter stiller et skips lastekapasitet til rådighet for befrakter *over tid* – og befrakter er gjerne gitt en vid rett til å beordre skipet hvor han ønsker («world wide trading»).

Økonomiske sanksjoner kan imidlertid forstyrre den normale utviklingen av kontraktsforholdet, og straffetiltakene kan *innskrenke* befrakters disposisjonsrett. Dermed oppstår det spørsmål om hvem av partene som må bære risikoen for de inntrådte forhold.

Frykt for å handle i strid med sanksjoner kan utløse spørsmål om en kaptein er pliktig til å utføre ordrene som befrakter gir. Etter sjøloven² § 378 annet ledd er ikke bortfrakter pliktig til å utføre en reise som utsetter skipet for «vesentlig ulempe», og spørsmålet er om bortfrakter kan nekte å utføre en reise hvor skipet utsettes for sanksjonsrisiko. I certepartiet kan det tenkes at kapteinen er gitt en rett til å avvise en ordre begrunnet med sanksjonsrisiko, og i oppgaven skal det undersøkes hvordan ulike certepartier setter skranker for befrakters instruksjonsrett.

I tilfeller hvor sanksjonsrisikoen påføres befrakter, vil frakten fortsette å løpe. Dersom bortfrakter må bære risikoen, kan det oppstå en situasjon hvor skipet blir off hire med den følge at tidsfrakt ikke kan kreves for den tiden som går tapt. Her kan det oppstå ulike løsninger etter norsk og engelsk rett, og i oppgaven foretar jeg en komparativ analyse av norskrettslige og engelskrettslige problemstillinger.

Partenes stilling i kontraktsforholdet blir også påvirket av jurisdiksjonsspørsmål som kan oppstå i tilknytning til skipets nasjonalitet eller hvor bortfrakter har registrert sin virksomhet. Dette reiser folkerettslige problemstillinger som kan ha direkte virkning på risikofordelingen.

¹ Kern (2009) s. 11.

² Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39.

Økonomiske sanksjoner kan også føre til at normal avvikling av kontraktsforholdet ikke lenger er av interesse; det kan bli fysisk farlig eller økonomisk byrdefullt å oppfylle. Spørsmålet er om partene kan gripe til bakgrunnsretten for å fri seg fra kontraktsforpliktelsene, og i oppgaven drøfter jeg læren om bristende forutsetninger som rettsgrunnlag opp mot den engelske læren om frustration.

De aktuelle sanksjonene mot Russland vil tjene som eksempel underveis, men utover det er ambisjonen å beskrive generelt hvordan økonomiske sanksjoner som en ytre omstendighet påvirker risikofordelingen.

Ettersom engelsk rett benyttes i stor grad i internasjonal skipsfart,³ og særlig innen tidsbefraktning og også av norske aktører, vil engelskrettslige problemstillinger få betydelig plass. Det er tidsbefraktning vi har for øyet, og det avgrenses mot reisebefraktning. Forsikrings-spørsmål blir heller ikke behandlet.

1.2 Risiko

Spørsmålet om hvem av partene som må bære følgene av den ufordelaktige utviklingen i kontraktsforholdet, blir et spørsmål om *risiko*. Dersom betingelsene for å få rett til vederlag uteblir, blir det et spørsmål om *vederlagsrisiko*.⁴ I tidsbefraktning er det nær sammenheng mellom den avtalte funksjonsfordelingen mellom partene og vederlagsrisikoen. For befrakter blir det et spørsmål om hindringen fører til at han må betale vederlag for en ytelse (skipets lastekapasitet) som han ikke får. For bortfrakter som skal prestere (stille skipet til rådighet), blir det spørsmål om hindringen fører til at han ikke har rett til vederlag.⁵ I tidsbefraktning løper frakten kontinuerlig, og befrakter sies derfor å ha tidstapsrisikoen. Reglene om off hire – hvor tidsfrakten suspenderes som følge av midlertidige hindringer – er derfor unntak fra hovedfordelingen av vederlagsrisikoen.

Blir det uvanlig byrdefullt eller umulig å oppfylle kontrakten, blir det også spørsmål om forpliktelsen til å yte vil bestå, eller om den opphører. Dette blir spørsmål om *oppfyllelsesrisikoen*; om medkontrahenten må yte på tross av hindringen.⁶ I vår sammenheng blir oppfyllelsesrisiko også et spørsmål om forpliktelsen har falt bort på grunn av bristende forutsetninger.⁷

³ Solvang (2009) s. 58, Gram (1977) s. 170.

⁴ Krokeide (1977) s. 581, Selvig (1978) s. 150.

⁵ Krokeide (1977) s. 579.

⁶ Hagstrøm (2009) s. 40.

⁷ Krokeide (1977) s. 580.

Økonomiske sanksjoner kan føre til risiko på flere plan. Sanksjonsbrudd kan innebære *omdømmerisiko*⁸ og *kommersiell risiko*, ved at man for eksempel kan miste fremtidige kontrakter. Det avgrenses mot denne typen risiko. Når begrepet *sanksjonsrisiko* brukes i oppgaven, er det som regel vederlagsrisiko det er snakk om.

1.3 Kilder og metode

1.3.1 Sjølovens fravikelige regler

Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 (sjøloven) og dens kapittel 14 del IV har regler som omhandler tidsbefraktning. Dette er imidlertid deklarasjoniske regler, og § 322 fastslår prinsippet om avtalefrihet. Bakgrunnen er at det på sjørettens område i stor grad benyttes standardkontrakter, og bransjeaktørene er blitt fortrolige med avtaleformularene. Uklarhetene som måtte finnes, har funnet sin tolkning over tid.⁹

På grunn av reglenes fravikelige karakter, kommer sjøloven kun til anvendelse dersom kontrakten i seg selv ikke gir svar.¹⁰ Sjøl. § 321 tredje ledd fastslår at reglene gjelder for «avtaler om befraktning av skip i innenriks fart i Norge samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige». Ved avtaler som ikke omfattes, jf. tredje ledd, angir bestemmelsens fjerde ledd at reglene gjelder «når norsk rett kommer til anvendelse» – altså i tilfeller hvor partene har avtalt norsk rett og norsk forum eller når lovvalsreglene fastslår det.

Noen tilsvarende lov som sjøloven finnes ikke i engelsk rett. Den engelske dommeren eller en annen som skal tolke kontrakten er derfor som hovedregel henvist til tidligere domstolsavgjørelser som følge av common law-rettsordningen.

1.3.2 Tidscertepartiene

Kjernen i et tidscerteparti¹¹ er at bortfrakter (skipseier, reder) leier ut skipet til en befrakter som mot en fastsatt sum disponerer skipets beskaffenheter. Det er også befrakteren som beslutter hvor skipet skal seile, mens bortfrakteren sørger for et bemannet skip og utfører de order som befrakteren gir.¹²

⁸ Kern (2009) s. 300.

⁹ Michelet (1997) s. 2.

¹⁰ Falkanger (2010) s. 10.

¹¹ «Time charter party» på engelsk.

¹² Falkanger (2010) s. 237.

Tidscertepartiene skiller seg fra reisecertepartiene ved at sistnevnte kun gjelder enkeltreiser. Men som det ligger i navnet; det er en tidsbestemt avtale som kan vare i alt fra dager til flere år.¹³ Det er også utbredt praksis å bruke tidscertepartier til å avtale en eller flere reiser.¹⁴

Hovedforpliktelsen ligger i at bortfrakter må stille et bemannet og utrustet skip (som beskrevet i certepartiet), og befrakter må betale vederlag.¹⁵ Utgifter som bunkerskostnader og havneutgifter må bæres av befrakteren. Hovedregelen er nemlig at bortfrakter bærer de faste utgiftene, mens befrakter må bære de variable kostandene.

I det følgende vil jeg ta for meg tre certepartier som har fellestrekk, men som også har ulikheter nettopp for å passe for det kontraktsforholdet det gjelder:

The Baltic International Maritime Conference (BIMCO) har utarbeidet en rekke certepartier, blant annet BIMCO Uniform Time-Charter som ble revidert i 2001 og kalles *Baltimex 1939*. Innen tørrlast er det mest brukte certepartiet New York Produce Exchange Form.¹⁶ Dette ble revidert i 1993 og kalles *NYPE 93*. Innen oljetransport er det fortrinnsvis oljeselskapene selv som har utarbeidet certepartiene, og her er det selskapenes interesser som kommer i forgrunnen. I det følgende vil *Shelltime 4*, som er utarbeidet av Shell, bli omtalt.

1.3.3 Tolkning, norsk og engelsk rett

I utgangspunktet må tolkningsresultatene søkes i kontrakten (certepartiet). Skal en tvist løses etter norsk rett, må ordlyden i kontrakten tolkes etter *alminnelige tolkningsprinsipper*.¹⁷ Det sentrale tolkningsmomentet er ordenes *alminnelige mening etter vanlig språkbruk*.¹⁸ Skulle partene ha lagt et annet innhold i deler av kontraktsforholdene, må det undersøkes hva partene har ment. Her kan kontraktsforhandlinger og forutgående kommunikasjonsutveksling være utslagsgivende. I praksis vil man ende opp med en «objektivisert» tolkning hvor man spør hvordan en fornuftig person innenfor vedkommende fagfelt ville forstått ordlyden.¹⁹

Engelsk rett har imidlertid et annet utgangspunkt når det gjelder kontraktstolkning, ettersom man forholder seg relativt strengt til det skriftlige («within the four corners of the contract»).

¹³ Michelet (1997) s. 156 viser til et tidscerteparti som er sluttet på 25 år.

¹⁴ Time Charters (2008) s. 122.

¹⁵ Falkanger (2010) s. 388.

¹⁶ Michelet (1997) s. 3.

¹⁷ Falkanger (2010) s. 10.

¹⁸ Woxholt (2008) s. 408.

¹⁹ Falkanger (2010) s. 11.

Korrespondanse i forkant av en certepartislutning vil typisk ha mindre relevans,²⁰ men samtidig er den strenge, ordlydsnære tolkningen oppmyket de siste årene. I flere saker fra House of Lords er det lagt vekt på kontraktens «background» og «matrix of fact», slik at kontraktstvis-ten kan løses i en mer bransjenær forståelsesramme.²¹

Særlige spørsmål kan komme på spissen når kontraktsvilkår har fått en klar fortolkning – typisk etter engelsk rett – og hvor fortolkningen ikke harmonerer med den naturlige løsningen etter norsk rett. Et ikke uvanlig eksempel er et «engelskrettslig» certeparti hvor partene har valgt norsk verneting. Kan angloamerikanske løsninger fortrenge norsk bakgrunnsrett i slike tilfeller?

I voldgiftsdommen ND 1983.309 *Arica* var spørsmålet om en klausul skulle tolkes etter norsk eller engelsk oppfatning. Man kom imidlertid frem til at klausulen måtte tolkes i samsvar med kontraktskonsipistenes mening. Flertallet så hen til den engelske løsningen, med den begrun-nelse at kontraktskonsipistene hadde valgt en formulering i tråd med festnet engelskrettslig forståelse – og at klausulen var utformet av kyndige sjørettsjurister under forutsetning av at engelsk eller amerikansk rett skal være bakgrunnsrett. Dermed var det heller ikke aktuelt med kontrakt utfylling etter norsk, deklarasjonslov.²²

Dommen har møtt motbør i juridisk teori, og ankepunktet er de problematiske sidene ved et slikt tosporet system.²³ Solvang har funnet at det er en «viss vilkårlighet (...) når en slik tolkningsmetode anvendes».²⁴ Selvig er også klar på at hovedinntrykket «er at engelsk rettsoppfatning unntaksvis kan ha en viss gjennomslagskraft i rene tolkingsspørsmål (...), men særlig når det gjelder kontrakts-bruddsanksjonene synes bakgrunnsretten å herske uinnskrenket.»²⁵

Sammenfattet kan man si at når det foreligger autoritative avgjørelser i engelsk rett som angår certepartispørsmål, er det holdepunkter for at norske domstoler i særlige tilfeller vil se hen til den engelske tolkningsløsningen.

²⁰ Michelet (2007) s. 9-10.

²¹ Solvang (2009) s. 143.

²² ND 1983.309 *Arica* s. 322.

²³ Solvang (2009) s. 75.

²⁴ Ibid. s. 88.

²⁵ Selvig (1986) s. 19.

1.3.4 Rettspraksis

Sjøloven er et resultat av et fellesnordisk samarbeid, og dermed er det ved fortolkning av kontrakter naturlig å se til domsresultater fra andre nordiske land. Dommene er også lett tilgjengelige, ettersom de fleste avgjørelser publiseres i domssamlingen Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND).²⁶ Det er imidlertid sjelden at tvister som er knyttet til tidsbefraktning og som har relevans i vår sammenheng, kommer opp for det ordinære domstolsapparatet, og partene avtaler nærmest som hovedregel at tvister skal løses ved voldgift. Voldgiftsdommene vil imidlertid tillegges betydelig vekt.

Solvang peker på at det på befraktningsrettens område er «rettskildenød» i våre dager, og at det foreligger få saker som belyser sjølovens bestemmelser og kontraktpraksis etter norsk og nordisk rett.²⁷ Bakgrunnen er den utstrakte orienteringen mot angloamerikansk lovvalg og valg av verneting. De fleste certeparti-avtaler inneholder nemlig lovvalgs- og forumklausul som angir engelsk rett og engelsk voldgift.²⁸

Spesielt med tanke på samtidens rettskildenød i nordisk rett, vil engelske avgjørelser være en relevant rettskilde.²⁹

1.4 Økonomiske sanksjoner

1.4.1 Innledning

Økonomiske sanksjoner er tiltak som iverksettes for å få den aktuelle stat til å avstå fra en aktivitet eller på annen måte endre atferd.³⁰ Utviklingen går også i retning av mer spissede sanksjoner mot ikke-statlige mål som spesifikke sektorer, bedrifter og personer – såkalt *smarte sanksjoner*.³¹

1.4.2 Norsk lovgivning

FN er kompetent til å innføre økonomiske sanksjoner dersom internasjonal fred og sikkerhet er truet. Sanksjoner vedtatt av FNs Sikkerhetsråd under FN-pakten kapittel VII, er også folke-

²⁶ Falkanger (2010) s. 12.

²⁷ Solvang (2009) s. 56.

²⁸ Wilson (2010) s. 335.

²⁹ Se Solvang (2009) s. 67 som anslår at 60-70 prosent av internasjonale befraktnings tvister avgjøres i London.

³⁰ Baldwin (1999) s. 82, Pape (1997) s. 93.

³¹ Kern (2009) s. XI.

rettslig bindende.³² For gjennomføring i norsk rett er det Lov om vedtak i FNs Sikkerhetsråd av 7. juni 1968 nr. 4 som kommer til anvendelse. Vetoretten i Sikkerhetsrådet fører imidlertid til at det kan oppstå situasjoner hvor man ønsker å innføre reaksjoner mot tredjeland selv uten bindende FN-vedtak. Dette er situasjonen når det gjelder tiltakene mot Russland.

Norske myndigheter vil likevel kunne innføre selvstendige EU-tiltak eller i situasjoner hvor FN kun har nøydt seg med ikke-bindende «recommendations»: I 2001 kom sanksjonsloven, og det er dens § 1 som er hjemmel for ikke-militære tiltak som økonomiske sanksjoner.

Mens EU-vedtak som omhandler internasjonal fred og trygghet har direkte virkning i medlemsstatene, må Norge som EØS-stat ha en egen lovhjemmel. Rettsgrunnlag i lov er også påkrevd der hvor avbrytelse av samkvem vil innebære inngrep i private individers og selskapers rettslige stilling, samt for å kunne muliggjøre straff for sanksjonsbrudd.³³

1.4.3 Norske sanksjoner mot Russland

I mars 2014 anerkjente Russland Krim-halvøya i Svartehavet som en selvstendig stat, og 18. mars signerte Russlands president Vladimir Putin avtalen om at Krim og byen Sevastopol skulle bli Russlands to nye føderasjonssubjekter. Norge mente, som store deler av det internasjonale samfunnet, at annekteringen var folkerettsstridig.

17. mars vedtok EU restriktive tiltak,³⁴ og 21. mars innførte den norske regjeringen Forskrift om restriktive tiltak mot personer som undergraver Ukrainas territoriale integritet.³⁵

EU har siden utvidet tiltakene i flere runder, og 15. august ble de norske tiltakene erstattet med mer inngripende tiltak i tråd med EUs tiltak.³⁶ I vår sammenheng kan det nevnes importforbud for varer fra Krim og Sevastopol, import- og eksportforbud av våpen og forsvarsmateriell samt sektortiltak mot blant annet Russlands petroleumssektor. I tillegg ble det innført eksportforbud for varer som skal brukes til dypvannsoljeleting og -utvinning, til arktisk oljeleting og -utvinning eller i skiferoljeprosjekter i Russland.

³² FN-paktens artikkel 25.

³³ Fife (2014).

³⁴ EU-tiltakene består bl.a. av forordning nr. 269/2014 (finansielle frystiltak), nr. 692/2014 (Krim og Sevastopol) og nr. 833/2014 (sektortiltak).

³⁵ Forskrift 21. mars 2014 nr. 301 om tiltak vedr. Ukrainas integritet mv.

³⁶ Forskrift 15. august 2014 nr. 1076 om tiltak vedr. Ukrainas integritet mv.

Tiltakene mot petroleumssektoren er hjemlet i forskriftens § 17, og bestemmelsens første ledd angir at det kreves forhåndstillatelse til «direkte eller indirekte salg, levering, overføring eller eksport av teknologier som oppført i vedlegg IV».

I § 17 fjerde ledd annet punktum åpnes det imidlertid for at Utenriksdepartementet kan gi eksporttillatelse dersom det gjelder kontraktsforpliktelser som ble inngått *før* 16. august 2014.

EUs forordning nr. 960/2014 av 8. september 2014 utvidet tiltakene ytterligere, og norske myndigheter fulgte opp med endringsforskrift av 10. oktober 2014.³⁷ Praktisk viktig for den maritime næringen var forbud mot ytelser til energisektoren; blant annet forbud mot ytelse av tjenestene boring og brønntesting og leveranse av spesialiserte flytende innretninger som er nødvendig for dypvanns oljeleting- og produksjon.

Norske myndigheter bruker benevnelsen «restriktive tiltak», men tiltakene er for alle praktiske formål økonomiske sanksjoner.³⁸ I det følgende vil jeg bruke begge begreper.

1.4.4 Sanksjonenes rekkevidde, tolkningsspørsmål

Sanksjonene mot Iran³⁹ og Syria⁴⁰ inkluderte restriksjoner på «transport» for visse typer varer. Når det gjelder sanksjonene mot Russland, beror spørsmålet om tiltakene rammer selve transportoperasjonen, på en tolkning av bestemmelsene.

Forskriftens § 1 bokstav b slår fast at bestemmelsene kommer til anvendelse på «fartøy under norsk jurisdiksjon». Videre inkluderer bestemmelsen blant annet «personer, enheter og organer» som er stiftet i henhold til norsk lovgivning, jf. bokstav d. Selskaper vil også falle inn under bestemmelsens bokstav e.

Flere av bestemmelsene har følgende ordlyd: «Det er forbudt direkte eller indirekte å selge, levere, overføre eller eksportere varer». Utenriksdepartementet legger selv vekt på at et moment i tolkningen når en bestemmelse *ikke* omfatter «transport», vil være at *andre* bestemmelser uttrykkelig nevner «transport», men presiserer samtidig at «å levere, overføre eller eksportere varer» må tolkes.⁴¹

³⁷ Forskrift 10. oktober 2014 nr. 1278 om tiltak vedr. Ukrainas integritet mv.

³⁸ Kern (2009) s. 10.

³⁹ Forskrift 9. februar 2007 nr. 149 om sanksjoner og tiltak mot Iran.

⁴⁰ Se f. eks. Forskrift 2. september 2011 nr. 902 om restriktive tiltak mot Syria § 2 (6).

⁴¹ Utenriksdepartementet (2014).

Reelle hensyn og formålsbetraktninger basert på lovens formål kan imidlertid trekke i retning av at også selve transportoperasjonen vil rammes. Det overordnede målet med forskriften er nettopp å avbryte forretningssamarbeid på spesifikke områder. Dette taler for at loven ikke skal tolkes strengt antitetisk.

Det er ikke tvilsomt at reelle hensyn som godhetsbetraktninger kan ha relevans dersom saken blir satt på spissen: Kan en tolkning av levering, overføring og eksport ha samme mening som transport? Høyesterett har endog på strafferettens område foretatt utvidende tolkning av straffebestemmelser der ordlyden ikke har passet på gjerningen.⁴²

Forskriftens § 9 bokstav a fastslår at det er forbudt «å importere varer med opprinnelse på Krim eller i Sevastopol». Lasteeier og befrakter vil antakelig rammes av bestemmelsen, men jeg kan heller ikke finne holdepunkter for at bortfrakter skulle ha blitt behandlet annerledes dersom det eksempelvis er snakk om en skipning av varer fra Krim. Her faller vi tilbake til lovens formål, som jo er å straffe russiske interesser på spesifikke områder – i dette tilfellet territorielt – gjennom handelsrestriksjoner.

Det følger av § 22 i forskriften at overtredelser kan straffes etter § 3 i sanksjonsloven. § 3 første ledd første setning angir at loven rammer «den som forsettlig bryt eller *medverkar* til brot» (min kursivering). I tillegg rammes uaktsomme brudd og *uaktsom medvirkning*. Forarbeidene kommenterer ikke medvirkningstillegget, og medvirkeransvaret må derfor fastlegges gjennom en tolkning av hver enkelt bestemmelse i forskriften. Det er ikke tvilsomt at rekkevidden er betydelig utvidet når til og med *uaktsom medvirkning* rammes.

Endelig må det nevnes at det følger av § 20 i forskriften at det er «forbudt å delta i aktiviteter som har som formål eller virkning å omgå forbudene.» Ordlyden er vid, og det er uklart hvor langt dette rekker. Det er lett å tenke seg at bestemmelsen kan ramme aktiviteter som en ikke ønsker å ramme. Sikkerhetsventilen er § 21 hvor det fremkommer at Utenriksdepartementet i særskilte tilfeller kan gi dispensasjon fra forskriften «dersom den får en klart utilsiktet virkning».

I endringsforskriften av 10. oktober 2014 fremgår det i vedtaket at tiltakene «gir etter sin ordlyd rom for skjønn». Videre presiseres det at Utenriksdepartementet vil se hen til annen norsk lovgivning og erfaring fra sektorene som omfattes. I tillegg vil reglene «bli utfylt gjennom forvaltningspraksis».

⁴² Jf. Rt. 1975 s. 12, Rt. 1997 s. 1637, Høgberg (2000) s. 551-552.

For at en part skal kunne avgjøre om en befraktningsavtale rammes av sanksjoner eller ikke, må man i praksis tolke regelverket og påta seg risikoen som følger dersom man tar feil. Næringsaktører kan imidlertid søke Utenriksdepartementet om lisens eller forhåndstillatelse, eller be om en tolkningsuttalelse. Departementets tolkning vil imidlertid bare ha en rådgivende funksjon, og det er domstolene som til syvende og sist må avgjøre spørsmålet.

Manglende avklaring fører også til at næringslivet i stor grad må påta seg *tolkningsrisikoen*.⁴³ Norge har for eksempel ikke tatt endelig stilling til hva som defineres som «dypt vann», og det er ingen internasjonalt akseptert definisjon av «Arktis».

Illustrerende kan være eksportforbudet i § 17, hvor det har vært usikkerhet hva som menes med «other vessels» i vedlegg IV. Utenriksdepartementet har kommet til at dette ikke rammer supplyskip og ankerhåndteringsfartøy.⁴⁴ Det kreves derfor ikke forhåndstillatelse for kontrahering av slike fartøy.

Et ytterligere eksempel er § 17a, som angir forbud mot å yte visse tjenester til bruk i oljeindustrien på dypt vann, i Arktis og i skiferoljeprosjekter. Bestemmelsens bokstav d angir at det er forbudt å yte «levering av spesialiserte flytende innretninger». I EUs forordning nr. 960/2014, som kom fire uker før den norske forskriften av 10. oktober, heter det at det dreier seg om «specialised floating vessels». Den maritime bransjen fryktet dermed at sanksjonene ville ramme alt som flyter.⁴⁵

Den danske oversettelsen bruker benevnelsen «spesialiserte flydende anlegg», mens den svenske benytter ordlyden «flytende farkoster». Selv om EUs forordning ikke var ment å ramme ethvert spesialisert fartøy, valgte Norge en oversettelse som ikke rammer mer enn nødvendig – og man falt man ned på «flytende innretninger». En naturlig språklig forståelse tilsier at en «flytende innretning» klarligvis er noe annet enn et hvilket som helst spesialisert skip. Det kan tenkes at ordlyden dekker FPSO-er (flytende plattform ofte i form som tankskip), men neppe noe mer.

Oppsummert er tiltakene gitt en vid rekkevidde. Hvert enkelt tilfelle må likevel vurderes konkret, etter en tolkning av regelverket.

⁴³ Bruaset (2014).

⁴⁴ Norges Rederiforbund (2014).

⁴⁵ Ibid.

1.4.5 Litt om amerikanske sanksjoner

Fra et sjørettslig perspektiv er det viktig å være oppmerksom på amerikanske tiltak. Årsaken er at de aller fleste shippingtransaksjoner foregår mot vederlag i dollar, og brudd på amerikanske sanksjoner kan føre til at man ikke vil ha mulighet til å gjennomføre dollartransaksjoner gjennom det amerikanske banksystemet.⁴⁶

USA og EU har samarbeidet tett om sanksjonene mot Russland, og det amerikanske regimet er i grove trekk likt EUs regime. En viktig forskjell er at amerikanske tiltak rammer *allerede inngåtte kontrakter*, og tiltakene har derfor tilbakevirkende kraft.

Brudd på amerikanske sanksjoner kan også føre til store bøter og handelsforbud. Tall fra det amerikanske finansdepartementet viser at det i 2012 ble utstedt bøter på mellom 9000 dollar og 8,5 millioner dollar mot selskaper som var involvert i maritim virksomhet.⁴⁷

Det er avdelingen Office of Foreign Asset Control (OFAC) i The Department of Treasury (finansdepartementet) som administrerer sanksjonene. Selskaper, personer og andre enheter som er eid, kontrollert eller handler for eller på vegne av en stat som er utsatt for sanksjoner, vil bli oppført på oversikten Specially Designated Nationals (SDN).⁴⁸ Sanksjonsbrudd kan også medføre at man blir «svartelistet», gjennom å bli oppført på SDN-listen.

Svartelisting medfører at midler blir fryst, og selskapet/personen vil ikke kunne gjennomføre transaksjoner gjennom det amerikanske finanssystemet. Tiltakene mot Russland har ikke ekstraterritoriell rekkevidde, i motsetning til de amerikanske sanksjonene mot Iran,⁴⁹ som også retter seg mot selskaper og personer i tredjeland.

⁴⁶ Williams (2013) s. 291.

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Treasury (2014).

⁴⁹ Se Executive Order 13645 of June 3, 2013.

2 Befrakters disposisjonsrett

2.1 Hovedtrekk i befrakters rådighet

Før vi går inn i mer detaljerte risikospørsmål, er det nødvendig å skissere hovedtrekkene i befrakters rådighet over skipet. Dette er sentralt når vi i den videre fremstilling skal se hvordan vederlagsrisikospørsmål kan oppstå som følge av sanksjoner.

Som nevnt får befrakter disposisjonsretten over skipet og dets lastekapasitet ved å betale vederlag. Det er befrakter som gir ordre om hvor skipet skal laste og losse – og det er befrakter som bestemmer *hva* skipet skal lastes med.

I sjøl. § 378 første ledd kommer befrakters råderett til uttrykk: Tidsbortfrakteren «skal i befraktningsperioden utføre de reiser som tidsbefrakteren i samsvar med befraktningsavtalen krever». Det samme prinsippet finner vi i certepartiene, for eksempel i NYPE 93 klausul 8, som angir at kapteinen skal «perform the voyages with due despatch».⁵⁰

De nautiske disposisjonene er det bortfrakter som er ansvarlig for, og det er kapteinen som beslutter kurs og fart og må vurdere vær og vind. Man sier gjerne at det er befrakter som har den kommersielle ledelse, og gjennom dette er han gitt en vid rett til å gi ordrer som kapteinen lojalt må følge. Dette er også kjernen i *risikofordelingen* mellom partene.

Befrakter har vederlagsrisikoen og forsinkelsesrisikoen når det ikke skyldes skipet selv – som kø i havner, streiker i land og værforhold.⁵¹ Befrakter må derfor yte vederlag til bortfrakter selv om skipet blir forsinket som følge av de nevnte hindringer. Men befrakters instruksjonsrett er ikke ubegrenset. Den er først og fremst begrenset av certepartiet selv, men også lovfestede og ulovfestede avtalerettslige prinsipper. Befrakter må forholde seg til det som er avtalt, og skulle han laste varer i strid med certepartiet eller sende skipet på reiser utenfor de avtalte geografiske grensene, medfører det erstatningsplikt.⁵²

Ofte vil det være spørsmål om en reiseordre faller innenfor eller utenfor certepartiet. Bortfrakter kan ha ulike grunner til å avvise en ordre, men frykt å bli utsatt for sanksjoner kan være en situasjon hvor bortfrakter mener seg berettiget. Dersom certepartiet har regulert sanksjonsrisiko – typisk gjennom spesialklausuler – er det disse som kan påberopes dersom vilkårene er

⁵⁰ Se også Baltime 1939 klausul 9.

⁵¹ Michelet (1997) s. 1

⁵² Jantzen (1952) s. 363.

oppfylt. Andre rettsgrunnlag kan også tenkes å berettige en avvisning, og dermed ser vi at befrakters disposisjonsrett begrenses.

Tidsbefraktning skiller seg også fra reisebefraktning på den måten at det skal mer til for at for eksempel sanksjoner gjør kontrakten umulig å oppfylle. Jantzen peker på at inngripen fra offentlige myndigheter «ikke behøver å utelukke (tids)befrakteren fra å benytte skipet på annen måte».⁵³ Han må kanskje sørge for at skipet må transportere en annen last, eller velge en alternativ havn. Slik sett sørger sanksjonene bare for at befrakters råderett innsnevres.

⁵³ Ibid s. 404.

3 Begrensninger i tidsbefrakters disposisjonsrett

3.1 Innledning

I certepartiet har partene regulert ulike omstendigheter slik at kontraktsforholdet kan avvikles i partenes interesse. Bortfrakter og befrakter er dermed kjent med hva som faller innenfor deres *risikosfære*. I den videre fremstilling skal jeg undersøke hvordan risikospørsmål som har relevans i tilknytning til økonomiske sanksjoner, er allokert i certepartiet. Ettersom bortfrakter har stilt skipet til rådighet for befrakter, er det naturlig å ta utgangspunkt i hvordan befrakters disposisjonsrett begrenses.

Sanksjoner kan imidlertid føre til en rekke tvilsspørsmål når det kommer til om kapteinen er forpliktet til å utføre ordre eller ikke. I det følgende skal vi først undersøke hvordan sjøloven setter begrensning på befrakters instruksjonsrett. Deretter vil begrensninger som følger av bestemmelser i tidscertepartier belyses.

3.2 Begrensninger etter sjøloven

Kontraktens ordlyd vil her som ellers være utgangspunktet. I tilfeller hvor kontrakten ikke løser spørsmålet, kan det tenkes at kontrakten må utfylles etter sjølovens deklarasjoniske regler.⁵⁴ Etter sjøl. § 378 første ledd følger det at det er befrakteren som beslutter hvor skipet skal laste og når lastingen skal foretas. Spørsmålet er om denne råderetten er i behold dersom sanksjoner endrer kontraktsforutsetningene. Sanksjonene mot Russland ble innført brått, og det synes som at få eller ingen så dem komme.⁵⁵

Det følger av sjøl. § 378 annet ledd at tidsbortfrakter ikke plikter å utføre en reise som «utsetter skipet, personer om bord eller lasten for fare som følge av krig, krigslignende forhold, is eller annen fare eller *vesentlig ulempe* som tidsbortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden.» (min kursivering)

Bestemmelsen ble revidert i 1994, og forarbeidene presiserer hva som menes med «vesentlig ulempe»:

«Et eksempel her vil være boikottaksjoner fra visse land eller handelsinteresser i tilfelle skipet anløper bestemte lastehavner eller fører bestemte las-

⁵⁴ I praksis dersom partene har valgt norsk rett og norsk verneeting gjennom certepartiet, jf. Solvang (2014).

⁵⁵ Maritime Risk International (2014).

ter. Det forutsettes imidlertid hele tiden at det dreier seg om forhold som bortfrakter ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden.»⁵⁶

Dermed er bortfrakter etter norsk rett gitt en bedre beskyttelse enn hva som følger av engelsk/amerikansk rett. I NOU 1993: 36 s. 86. heter det at:

«Etter disse lands rettsregler vil for eksempel anløp av en havn som medfører boikott av andre viktige fartsområder ikke bli ansett som en ulovlig ordre.»

Utgangspunktet må altså være at sjøl. § 378 annet ledd kan påberopes i sanksjonstilfeller. I lovmotivene antas det at bestemmelsen muligens ikke sier mer enn «alminnelige kontraktsregler», men at bestemmelsen er viktig nettopp fordi man ønsker å gi bortfrakter bedre beskyttelse enn i engelsk og amerikansk rett. Lovmotivene gir ingen begrunnelse for hvorfor man ønsker å utstyre bortfrakter med en slik «nødbremse». Men bestemmelsen endrer rettstilstanden fra før 1994: Den gamle sjøloven – lov 20. juli 1893 nr. 1 – dekket kun «fare» mot skip og ombordværende «som bortfrakteren ikke med rimelighet kunde ta i betraktning da avtalen blev sluttet», jf. dens § 142.

I NSM (5309) fra 1992 vises det til de amerikanske sanksjonene mot Cuba. Embargoen førte til at skip som hadde besøkt Cuba i kommersielt øyemed ikke hadde anledning til å anløpe amerikanske havner eller kjøpe bunkers i en periode på 180 dager etter avreise fra Cuba.⁵⁷ Artikkelforfatteren spør om hva som er bortfrakters muligheter i tilfeller hvor skipet allerede er sluttet på et certeparti da sanksjonene trådte i kraft. Kan bortfrakter nekte å utføre seilaser til Cuba? «The answer to this is almost certainly «no»; the charterers are directing the vessel to a lawful trade and the owners have no justification to refuse.»⁵⁸

Spørsmålet er om løsningen blir annerledes etter sjøl. § 378 annet ledd – forutsatt at kontrakten ikke løser spørsmålet. Etter norsk rett vil bortfrakter antakelig kunne nekte, så lenge man kommer til at konsekvensene medfører «vesentlig ulempe». Eksempelet med Cuba og konsekvensene som følger når det gjelder fart i amerikansk farvann, er i utgangspunktet slike tilfeller hvor lovgiver har gitt bortfrakter beskyttelse, jf. NOU 1993: 36 s. 86. Et moment er hvor mye tid som er igjen av certepartiperioden: Et anløp har få eller ingen konsekvenser for bortfrakter dersom det er mer enn 180 dager igjen ettersom han da får tilbake et skip uten

⁵⁶ NOU 1993: 36 s. 86.

⁵⁷ Den samme regel gjelder i dag, jf. 31 CFR Part 515 Cuban Assets Control Regulations og Cuban Democracy Act of 1992.

⁵⁸ S. 5310.

handelsrestriksjoner. Men vanskelige avveininger vil imidlertid oppstå i så å si alle tilfeller hvor man må vurdere sanksjoner opp mot «vesentlige ulemper». Er vilkåret oppfylt dersom konsekvensene blir at man ikke kan anløpe amerikanske havner? Skal en innfortolke momenter som at det må være bred internasjonal tilslutning rundt handelsrestriksjonene for at «vesentlig ulempe» skal komme til anvendelse?⁵⁹ Forarbeidene er tause om dette, men i eksemplet på hva som ikke er en ulovlig ordre etter engelsk og amerikansk rett, vises det til «boikott av andre *viktige fartsområder*» (min kursivering). USA er utvilsomt et viktig fartsområde, men vanskelige spørsmål kan etter mitt skjønn oppstå dersom man i avgjørelsen også må ta stilling til hva som er et viktig fartsområde.

Situasjonen kan også være uklar når certepartiet sluttes i tiden etter at sanksjonene har trådt i kraft. 1994-loven videreførte vilkåret om at det kun er fare (som følge av krig, vesentlig ulempe mv.) som bortfrakter «ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden» som fører til at bortfrakter ikke er forpliktet til å utføre en reise.

Ordlyden tilsier at befrakters råderett ikke er begrenset etter loven dersom certepartiet er sluttet i tiden etter at sanksjonene er trådt i kraft, og det samtidig ikke er tatt sanksjonsforbehold i certepartiet.

Tar man bestemmelsen på ordet, vil en bortfrakter ikke kunne nekte å utføre en seilasordre dersom den er i strid med eksempelvis sanksjoner – og dette var sanksjoner som var trådt i kraft da avtalen ble sluttet. Jantzen tolker den nå opphevede § 142 slik at fare som «han ikke med rimelighet kunne ta i betraktning da avtalen ble sluttet», er et forbehold som passer best på avtalte reiser eller en bestemt last.⁶⁰ Han sier videre at det ikke burde spille noen rolle hva bortfrakteren kunne regne med ved avtalens inngåelse: «Selv om allerede på det tidspunktet en epidemi herjet eller en krig var i gang, vil bortfrakteren kunne påberope seg lovens bestemmelser på den måte at han kan nekte å sende skipet innenfor et område hvor det utsettes for virkningene av krig, opprør, epidemi osv.» Et tidscerteparti kan typisk være sluttet på «world wide trading», og da kan man kanskje ikke kreve at bortfrakter kjenner enhver fare som måtte oppstå.⁶¹

Legger man denne tolkningen til grunn når det gjelder «vesentlig ulempe», vil en bortfrakter også kunne nekte å utføre ordre selv om sanksjonsregimet var kjent på avtaletidspunktet, og det heller ikke er tatt sanksjonsforbehold i certepartiet. Forhold som vesentlig øker faren ved

⁵⁹ Jf. Cuba har det vært stor uenighet om USAs embargo – særlig blant landets nabostater, jf. Kern (2009) s. 224.

⁶⁰ Jantzen (1952) s. 370.

⁶¹ Se sjøl. § 379 annet ledd hvor befrakter skal underrette bortfrakter om planlagte reiser.

oppfyllelse av kontakten er tidligere lagt til grunn av domstolene uten lovhjemmel. Men skal fareøkningen ha rettsvirkning, må den være *vesentlig*.⁶² Jantzen konkluderer med at det blir et spørsmål om *aktuelle fakta*, ikke om hva partene kunne regne med da avtalen ble inngått.⁶³

Med hensyn til tiltakene mot Russland, må løsningen bli den samme som i tilfellet Cuba etter norsk rett. Bortfrakter vil kunne nekte å utføre ordrer dersom de er i strid med sanksjonsregimet og kontrakten er inngått i *tiden før* sanksjonene trådte i kraft. Skulle bortfrakters nektelsesrett gå tapt fordi sanksjonene allerede var trådt i kraft da avtalen ble sluttet, kan andre rettsregler tenkes å løse spørsmålet i favør av bortfrakter. Gode grunner taler for at bortfrakter ikke skal være pliktig til å utføre ordre som eksempelvis kan utløse kraftige bøter og straffereaksjoner.⁶⁴

Økonomiske sanksjoner som diplomatisk verktøy har tiltatt de siste årene, og trenden ser ut til å gå i retning av at sanksjonene også retter seg mer direkte mot shippingbransjen.⁶⁵ Med denne bakgrunn kan det rettspolitisk være fornuftig å styrke rederens posisjon. Skal bortfrakter kunne påberope seg sjøl. § 378 annet ledd i ettertid, må det imidlertid være snakk om en *vesentlig* økning av fare, og dermed har man sikret at det fortsatt er en viss likevekt i kontraktsforholdet mellom bortfrakter og befrakter.

3.3 Områdebegrensninger

Instruksjonsretten til befrakter er begrenset til hva som er avtalt i certepartiet. Det kan for eksempel avtales at skipet kun skal gå på «Nordsjøfart» eller «world wide trading», som avtales hyppig.⁶⁶ Videre er det normalt å ekskludere områder som følge av krigstilstander eller andre politiske forhold som gjør at man ikke ønsker at skipet skal ferdes i slike områder – typisk «excluding Iran». Skrankene for fartsområdet kan være vide eller snevre, men sikkert er det at befrakter må forholde seg til det som er avtalt.

Sjøloven har ingen regulering når det gjelder områdebegrensninger, og forarbeidene peker på at det ikke vil være «hensiktsmessig å prøve å regulere slike forhold».⁶⁷ Utgangspunktet tas derfor etter engelskrettslige løsninger.

⁶² Jf. Hagstrøm (2009) s. 257, Rt. 1921 s. 313.

⁶³ Jantzen (1952) s. 370-371.

⁶⁴ I 2008 ble det norske spedisjonsfirmaet Airsped ilagt foretaksstraff, jf. straffeloven § 48a, på én million kroner for brudd på eksportkontrollen. Selskapet fraktet en vare til Iran i strid med dagjeldende tiltak, jf. PST (2008).

⁶⁵ Watson, Farley & Williams (2013) s. 1.

⁶⁶ Falkanger (2010) s. 399.

⁶⁷ NOU 1993: 36 s. 86.

I NYPE 93 klausul 5 kan skipets fartsområde avtales. Skipet må kun befatte seg med «lawful trades between safe ports and safe places within ...». I Shelltime 4 klausul 4 heter det at befrakter kan beordre skipet «in any part of the world ... subject to the limits of the current British Institute Warranties». Denne klausulen gir bortfrakteren en mulighet til å nekte å godta ordre om å gå i områder hvor han ikke vil være dekket av forsikringen. Klausulen må vurderes etter hva The International Navigating Limits (INL) angir som tillatt etter engelske forsikringsvilkår.

Spørsmålet er om bortfrakter er forpliktet til å gjennomføre en seilas til eksempelvis Krim-halvøya hvis certepartiet angir hele verden som fartsområde, men innenfor INL-vilkårene.

Utgangspunktet er at befrakter må respektere hva som er tillatt etter INL-vilkårene. Er det ikke tatt forbehold om å gå på Krim-halvøya, må bortfrakter følge befrakters ordre. Det kan imidlertid tenkes at bortfrakter vil ha annet rettslig grunnlag for å avvise en ordre, men det avtalte fartsområdet vil i denne situasjonen ikke begrense befrakters rett til å beordre en seilas til Krim-halvøya.⁶⁸

I Shelltime 4 klausul 4 heter det at befrakter kan beordre skipet *utenfor* det avtalte fartsområdet mot at befrakter betaler ekstra forsikringspremier. Bortfrakter må imidlertid samtykke – «such consent not to be unreasonably withheld». Det kan være uklart når bortfrakter *må* gi samtykke, og i teorien fremholdes det at dersom bortfrakter har en plausibel grunn til å nekte, så bør han kunne det.⁶⁹ Samtykke til å gå utenfor det avtalte fartsområdet fritar ikke befrakter fra hans forpliktelse til kun å nominere en sikker havn, selv om befrakter betaler ekstra forsikringspremie. Har bortfrakter gitt samtykke til å seile til en spesifikk havn, kan dette stille seg annerledes.⁷⁰ Det kan derfor tenkes at befrakter ikke må svare for eventuelle tap som måtte følge dersom bortfrakter aksepterer en havn som kan utløse sanksjonsrisiko.

I *The «Falkonera»*⁷¹ kom Court of Appeal til at det var urimelig av bortfrakter ikke å gi samtykke til lossing av olje til to VLCC-skip, jf. «unreasonably withheld». Det avgjørende var hva partene hadde avtalt, nemlig at skipet kunne losse til ethvert skip – inkludert et VLCC-skip. Dommen stadfester en parts plikt til å opptre i henhold til hva som er akseptert av risiko på avtaletidspunktet.

⁶⁸ Se Shelltime 4 klausul 40, jf. kap. 3.6.1.

⁶⁹ Michelet (1997) s. 73.

⁷⁰ Time Charters (2008) s. 688.

⁷¹ *The «Falkonera»* [2014] Lloyd's Rep 407.

Sammenfattet ser vi at sanksjonsrisiko kan reduseres dersom det i certepartiet unntas områder som er utsatt for sanksjoner. Av rettspraksis ser vi også at domstolen er lite villig til å gå utenfor den avtalte ordlyden.⁷²

3.4 Sikker havn

3.4.1 Sikker havn, engelsk rett

De aller fleste tidscertepartier inneholder klausuler om sikker havn, og kjernen er at befrakter kun kan nominere sikre havner («safe ports»)⁷³ I NYPE 93 klausul 5 heter det at skipet kun skal være engasjert i fart «between safe ports and safe places».

Spørsmålet er om sanksjoner kan føre til at en havn blir usikker. Sikker havn-klausulene legger nemlig risikoen for at en havn er utrygg på befrakter, og spørsmålet om befrakter har brutt sikker havn-garantien gir også svar på om bortfrakter kan kreve erstatning for tap som måtte oppstå. Fastslår man at en havn er usikker, vil ikke bortfrakter være forpliktet til å seile dit.⁷⁴

Dersom certepartiet ikke inneholder en spesialklausul om trygg havn, kan det etter engelsk rett være en såkalt «implied obligation», altså en forpliktelse til å nominere en trygg havn selv om det ikke står skriftlig i certepartiet.⁷⁵ Havnen trenger ikke å være sikker når befrakteren gir ordren, men havnen må være sikker når skipet ankommer. Etter engelsk rett er det antatt at farer som truer skipet – men som ikke finnes fysisk i havnen – også kan føre til en usikker havn.⁷⁶ Følgelig kan en havn bli ansett for å være utrygg som følge av politiske årsaker som innføring av blokader og krigsutbrudd mv.⁷⁷

Twisten i *Ogden v Graham*⁷⁸ gjaldt et reisecerteparti, men innholdet i *sikker havn* gjelder uavhengig av kontraktstype.⁷⁹ Her var skipet sluttet for en reise fra England til Valparaíso i Chile. Da skipet var der, ble skipet beordret til Carrisal Bojo for å losse. På dette tidspunktet var havnen stengt av myndighetene, og skipet kunne ikke dra dit uten å risikere å bli konfiskert. Skipet ble følgelig forsinket frem til havnen ble åpnet, og eierne krevde erstatning for forsinkelsen. Retten ga bortfrakterne medhold, og dommer Blackburn J. uttalte:

⁷² Se *The Mana* SMA 2669 (Arb. at.N.Y.1990) som drøftet uklar ordlyd opp mot ordreavvisning.

⁷³ Jf. Shelltime 4 kl. 4 linje 73, NYPE 1993 kl. 5 og Baltime 1939 kl. 2.

⁷⁴ Maritime Law (2011) s. 153. Den klassiske definisjonen av sikker havn: Se *The Eastern City* [1958] 2 Lloyd's Rep. 127 s. 131.

⁷⁵ Maritime Law (2011) s. 151.

⁷⁶ Michelet (1997) s. 76.

⁷⁷ Wilson (2010) s. 26, jf. *The Saga Cob* [1992] 2 Lloyd's Rep. 545, *The Evia (No 2)* [1982] 2 Lloyd's Rep 307.

⁷⁸ *Ogden v Graham* (1861) 1 B&S 773.

⁷⁹ Michelet (1997) s. 76.

«...by reason of *political or other causes*, she cannot enter it without being confiscated by the Government of the place, that is not a safe port ... »⁸⁰
(min kursivering)

Retten la vekt på at befrakter må nominere en havn som er sikker, ikke bare av rent fysiske og naturlige årsaker, men også dersom det er fare for at skipet blir konfiskert. Det er med andre ord ikke bare fysiske farer som kan gi kapteinen rett til ordrenekt, men en havn kan også være usikker av *politiske grunner*.

I *The Saga Cob*⁸¹ ble politisk risiko kommentert av Parker LJ. Han uttaler at en havn «will not (...) be regarded as unsafe unless the «political risk» is sufficient for a reasonable shipowner or master to decline to send or sail his vessel there».⁸² Følger vi The Court of Appeals uttalelse, må vi spørre om en fornuftig bortfrakter eller en kaptein mener den politiske risikoen er såpass betydelig at han vil nekte å seile dit.

I *The Saga Cob* var det for øvrig spørsmål om befrakter var i mislighold som følge av brudd på sikker havn-bestemmelsen i certepartiet. Skipet ble angrepet av geriljasoldater ved Massawa utenfor Eritrea i 1988. Spørsmålet var om dette var en hendelse som man måtte regne med i det aktuelle området. Retten kom til at selv om angrepet var en synlig risiko i den forstand at det kunne skje, var det ikke en risiko som var normaltstanden i området. Dermed hadde heller ikke befrakter brutt sikker havn-bestemmelsen.

Saken *The Ocean Victory*⁸³ understreker det strenge ansvaret som hviler på befrakter i engelsk rett så lenge det er forhold som kan knyttes til *havnens karakteristikk*. Faren som truet «Ocean Victory» var nemlig knyttet til de rådende forholdene i havnen,⁸⁴ og befrakter ble ikke hørt med at uværet som oppstod, kunne anses som en upåregnelig hendelse. Er det snakk om helt ekstraordinære hendelser som ikke kan knyttes til havnens karakteristikk, vil ikke befrakter ha brutt sikker havn-bestemmelsen.

Sammenfattet kan vi si at dersom økonomiske sanksjoner fører til at det er fare for at skipet vil bli konfiskert, tatt i arrest eller svartelistet mv., vil ikke bortfrakter være forpliktet til å utføre ordren. Bortfrakter bærer samtidig risikoen for *sine* beslutninger: Avviser han en ordre

⁸⁰ *Ogden v Graham* (1861) 1 B&S 773 s. 781.

⁸¹ *The Saga Cob* [1992] 2 Lloyd's Rep. 545.

⁸² *Ibid.* s. 551.

⁸³ *The Ocean Victory* [2014] 1 Lloyd's Rep 59.

⁸⁴ *Ibid.* avs. 127.

med begrunnelse om at havnen er usikker, og det viser seg at havnen *er* sikker, vil bortfrakter være i mislighold.

Har befrakter beordret skipet til en usikker havn, kan bortfrakter i enkelte tilfeller fri seg helt fra kontrakten og kreve erstatning for eventuelle tap.⁸⁵ Med hensyn til spørsmålet om politisk risiko, må man etter *The Saga Cob* og *The Ocean Victory* spørre om risikoen er noe som vanligvis hefter ved den aktuelle havnen. Har befrakter gjennomført tilstrekkelige undersøkelser i forkant, og den aktuelle risiko ikke er normaltilstanden i området, vil befrakter ikke være i mislighold dersom skipet er beordret til en havn hvor skipet eksempelvis blir utsatt for sanksjonsrisiko. Og dreier det seg om helt upåregnelige hendelser som ikke kan knyttes til havnens karakteristikk, vil ikke befrakter være i mislighold.

3.4.2 Sikker havn, norsk rett

Utgangspunktet vil også her være hva som er avtalt i certepartiet. Men en befrakter har ikke på samme måte som etter engelsk rett *garantert* for havnens sikkerhet.⁸⁶ Dersom løsningen må søkes i loven, er regelen at befrakter eller hans folk må ha utvist uaktsomhet for at ansvar skal inntre, jf. sjøl. § 385 annet ledd. Det er også befrakter som må bevise at han ikke kan klandres, og slik sett er bortfrakters posisjon styrket.⁸⁷ I forarbeidene heter det at i vurderingen av aktsomheten på befrakters side «må det imidlertid legges vekt på i hvilken utstrekning bortfrakteren kunne forutsettes på forhånd å ha tilstrekkelig kjennskap til de havner befrakteren er gitt adgang til å velge mellom. Jo snevrere befrakters opsjoner er, jo større grunn vil det i alminnelighet være til å anta at bortfrakter på forhånd har skaffet seg kjennskap til de aktuelle havner».⁸⁸

Skulle havnen vise seg å være farlig, kan bortfrakter gripe til § 378 annet ledd, som sier at tidsbortfrakter ikke plikter å utføre reiser som utsetter skipet for farer – såfremt forholdene ikke med *rimelighet* var synbare for bortfrakter på avtaletidspunktet.

⁸⁵ *The Kanchenjunga* [1990] 1 Lloyd's Rep 391.

⁸⁶ Falkanger (2010) s. 356.

⁸⁷ NOU 1993: 36. s. 90.

⁸⁸ Ibid. s. 62

3.5 Begrensninger som følge av lastens karakter

3.5.1 Lovlig handelsvare

Med hensyn til økonomiske sanksjoner vil det ofte bli spørsmål om den aktuelle lasten er lovlig eller ikke. Spørsmålet om lovlig handelsvare aktualiserer seg også i flere av bestemmelsene i sanksjonsforskriften. Mens det i relasjon forskriften kun blir et spørsmål om en last faller innenfor eller utenfor forskriften, er *lovlig handelsvare* på tidsbefraktningens område et spørsmål som må vurderes i flere sammenhenger. Sjøloven har ingen regulering av lovlig handelsvare som sådan, og det er derfor mest hensiktsmessig å behandle spørsmålet generelt.

Skipets innretning vil for det første avgjøre hva som kan fraktes, men i certepartiet er det vanlig å avtale hva befrakteren har rett til å frakte. I NYPE 93 klausul 4 heter det at skipet skal frakte «lawful merchandise». I klausul 5 står det at skipet skal være engasjert i «lawful trades».⁸⁹ De fleste certepartier inneholder klausuler som har til hensikt å sørge for at skipet er involvert i å frakte *lovlig last*.

En last som inneholder våpen og eksplosiver kan naturligvis være farlig, men det gjør den ikke automatisk til en ulovlig handelsvare. Lasten vil ikke være lovlig hvis lastingen bryter med lastestedets lovverk eller med lovverket på stedet hvor skipet skal losse.⁹⁰ En bortfrakter vil heller ikke være forpliktet til å delta i smugling.⁹¹ Kontrabande vurderes på samme måte, og en skipseier skal ikke måtte akseptere at skipet blir konfiskert dersom man frakter våpen til et land.⁹² I Shelltime 4 klausul 40 heter det at kapteinen ikke skal «be required or bound to sign bills of lading for the carriage of cargo to any place to which export of such cargo is prohibited under the laws, rules or regulations of the country in which the cargo was produced and/or shipped».

I § 15 i sanksjonsforskriften heter det at:

«Det er forbudt direkte eller indirekte å *selge, levere, overføre eller eksportere* varer og teknologi oppført i «Liste I - forsvarsrelaterte varer» (...) Det er også forbudt å importere, kjøpe eller *transportere* slike varer og teknologi fra Russland.» (min kursivering)

⁸⁹ Se Shelltime 4 kl. 4 linje 65, Baltime 1939 kl. 2 linje 35.

⁹⁰ Time Charters (2008) s. 179.

⁹¹ Michelet (1997) s. 88, *The Greek Fighter* [2006] 1 Lloyd's Law Reports Plus 99.

⁹² *Dodecanese* [1953] 2 Lloyd's Rep. 47.

Såfremt en skipning av slike varer faller inn under virkeområdet til forskriften, jf. dens § 1, vil ikke bortfrakter være forpliktet til å gjennomføre en slik frakt. Michelet argumenterer for samme løsning for utførselslandet: Kjenner bortfrakter til at det foreligger eksportforbud av elfenben, bør han kunne avvise befrakters ordre.⁹³

Hvorvidt en skipning av listeførte varer i § 15 *til* Russland rammes, kan være uklart.⁹⁴ Derimot angir bestemmelsens andre setning eksplisitt at det er forbudt å «transportere» slike varer *fra* Russland, og bortfrakter vil ikke være forpliktet til en slik seilas såfremt certepartiet er underlagt norsk lovgivning.

Lasten må videre være lovlig i henhold til skipets flagglov og reglene som gjelder for det lands rettsregler som styrer certepartiet.⁹⁵

Med hensyn til forbudet mot ulovlig last, er dette tolket strengt til fordel for bortfrakter i tilfeller hvor garantien er kontraktsfestet. I *The Greek Fighter*⁹⁶ ble et skip tatt i arrest i De forente arabiske emirater før det ble tauet til Abu Dhabi og konfiskert av myndighetene og solgt på en offentlig auksjon. Bakgrunnen var at oljelasten hadde opprinnelse i Irak, og at den derfor var i strid med FN-sanksjoner.

Bortfrakter krevde erstatning for skipet samt for tap av fraktinntekter. Partene hadde inngått et certeparti på Shelltime 4, og det ble spørsmål om rekkevidden av klausul 4, hvor befrakter er forpliktet til «carrying all lawful merchandise». Befrakteren bestred at skipet var lastet med olje fra Irak. Retten fant imidlertid at det var «ulovlig» olje, men uttalte samtidig at befrakter ville være erstatningsansvarlig *uavhengig* om befrakteren kjente til oljens opprinnelsessted.⁹⁷

Colman J begrunnet konklusjonen slik:

« [Befrakter] has access to all relevant information, to ensure that the cargo which the vessel is required to load will not expose the shipowners to loss due to the vessel being detained or fined (...) this is an *absolute warranty*.».⁹⁸ (min kursivering)

⁹³ Michelet (1997) s. 88.

⁹⁴ Se kap. 1.4.4.

⁹⁵ Time Charters (2008) s. 179.

⁹⁶ *The Greek Fighter* [2006] 1 Lloyd's Law Reports Plus 99.

⁹⁷ Ibid. avs. 282-284.

⁹⁸ Ibid. avs. 283.

Har befrakter garantert lovligheten av lasten, er det en ubegrenset garanti som utløser ansvar på objektivt grunnlag.

Klausul 28 i Shelltime 4 ble også drøftet i *The Greek Fighter*. Klausulen knesetter at «No voyage shall be undertaken, nor any goods or cargoes loaded, that would expose the vessel to capture or seizure by rulers or governments.». Retten uttalte:

«This provision reinforces and expands the protection given by the lawful merchandise warranty. Thus, even though the cargo may lawfully be loaded at the port of loading, it must not be such that presents a risk that the vessel will be captured or seized by rulers or governments anywhere following loading.»⁹⁹

Selv om lastingen er «lovlig» idet skipet laster, vil befrakter være i kontraktsbrudd dersom lasten har egenskaper som utløser risiko for at skipet på et *senere tidspunkt* vil bli tatt i arrest eller bli konfiskert. Svaret beror på en objektiv test,¹⁰⁰ ikke bare av lasten som sådan, men også når det gjelder hvor lasten har sin opprinnelse og hvor den er planlagt losset.

I teorien hevdes det at på samme måte som befrakter har påtatt seg en «absolute warranty» til å sørge for at skipet befatter seg med lovlig last, vil dette strenge garantiansvaret også gjelde for «lawful trades».¹⁰¹

Drøftelsen viser at befrakter har en *særlig plikt* til å sørge for at skipet ikke handler i strid med sanksjoner som det eventuelt måtte rammes av. En stor porsjon sanksjonsrisiko er dermed lagt på befrakters skuldre. I tilfeller hvor befrakter har garantert lovligheten av lasten, ser vi av *The Greek Fighter* at befrakter også må garantere for dens lovlighet på et *senere tidspunkt*. For bortfrakter er det en viss trygghet i at befrakter har garantert for lovligheten av lasten, for skulle lasten vise seg å være i strid med sanksjoner, må befrakter svare for eventuelle tap som måtte oppstå. De kontraktsmessige forpliktelsene kan imidlertid være til liten hjelp dersom lasten i ytterste konsekvens medfører tap av skip og fraktinntekter: Bortfrakter kan få vanskeligheter med å inndrive krav fra en motpart som ikke kan foreta pengetransaksjoner og har fått alle eiendeler frosset.

Spørsmålet om lovlig handelsvare må, som vi har sett, vurderes i flere relasjoner: Laste- og lossestedets lovverk, reglene i flaggstaten og certepartiets lovvalg. I tillegg tar Michelet til

⁹⁹ Ibid. avs. 286.

¹⁰⁰ Ibid. avs. 288.

¹⁰¹ Williams (2013) s. 293. Se NYPE 1993 kl. 5 linje 71 og Baltime1939 kl. 2 linje 34.

orde for at sanksjoner vedtatt av FN bør være tilstrekkelig for at en last blir vurdert som ulovlig.¹⁰² Argumentet er at man ikke bør vurdere «unlawful» strengt rettslig, men gi vurderingen en mer kommersiell mening. Slik jeg leser forfatteren, tar Michelet det standpunkt at så lenge sanksjonene har støtte i folkeretten, blir lasten å anse som ulovlig. I vår sammenheng blir det således et spørsmål om tiltakene mot Russland kan sies å ha såpass bred tilslutning i folkeretten at det medfører at en last i strid med tiltakene må anses som ulovlig.

Spørsmålet blir tatt opp i kapittel 3.10 *Flaggstatens betydning*, hvor det åpnes for at sanksjonene har tilstrekkelig støtte i folkeretten til at en bortfrakter kan avvise en ordre selv om det ikke er utstedt FN-sanksjoner. Mot dette kan man si at resonnementet kan virke forstyrrende på forutberegneligheten i kontraktsforholdet; at det kan virke litt tilfeldig hva som i et folkerettslig perspektiv blir bedømt som ulovlig eller ikke. Hva man faller ned på, vil også kunne avhenge av hvem som spør: Befrakter vil ha så vid disposisjonsrett som mulig, mens det vil være i bortfrakters interesse å finne lasten ulovlig.

3.5.2 Lastens skjebne

Økonomiske sanksjoner kan bli innført raskt, og et typisk tilfelle kan være at et skip allerede er lastet når sanksjonene iverksettes. Slike situasjoner kan utløse vanskelige spørsmål, og lastens skjebne kan i slike tilfeller være usikker.

Skulle det være havnen som er problemet, blir spørsmålet om bortfrakter kan kreve å få nominert en ny havn eller nytt lossested. I *The Evia (No.2)*¹⁰³ kom House of Lords til at hvis en havn som i utgangspunktet var en sikker havn blir en usikker havn, har befrakteren en sekundær plikt til å nominere en ny og sikker havn.¹⁰⁴

Michelet peker på at spørsmålet er i samme stilling som hvis krig er brutt i lossehavnen. Han konkluderer med at konnossementet ofte vil klargjøre mulighetene for utlossing et annet sted, men at «dette kan være mindre klart ved sanksjoner». Noen nærmere analyse av dette gir han imidlertid ikke.¹⁰⁵

Shelltime 4 klausul 40 angir at konnossementene skal inneholde en klausul om at dersom regulering eller eksportforbud hindrer lossing, har bortfrakter krav på nytt lossested. Det kan også være at certepartiet regulerer endring i lossehavn, jf. Baltime klausul 21. Svaret må her

¹⁰² Michelet (1997) s. 89.

¹⁰³ *The Evia (No. 2)* [1982] 2 Lloyd's Rep 307.

¹⁰⁴ Ibid. s. 320.

¹⁰⁵ Michelet (1997) s. 90.

som ellers søkes i det enkelte certeparti. Hvem som må bære kostnadene for tiden som går tapt og utgiftene i tilknytning til lastespørsmål som dukker opp, blir også et spørsmål som må sees i lys av det aktuelle certeparti.¹⁰⁶

Videre kan man spørre om en bortfrakter må godta en ordre om å losse en last i en havn eller til et skip hvor lasten umiddelbart blir lastet videre for å gå til en havn som rammes av sanksjoner. Skulle det være en befraktningsavtale som faller inn under norsk jurisdiksjon, kan det tenkes at omgåelsesforbudet i § 20 i sanksjonsforskriften kan ramme forholdet.

3.6 Klausuler som regulerer ansvarsfritak

Det er vanlig å regulere force majeure-hendelser i certepartiet gjennom ansvarsfritaksbestemmelser («exception clauses»). Engelsk rett har imidlertid ikke force majeure som en del av sin deklatoriske bakgrunnsrett, men «act of god» brukes som fellesbetegnelse på slike ekstraordinære hendelser. Defineres force majeure i kontrakten, vil det også være kontrakten som er avgjørende når man skal avgjøre rettsvirkningene.

Et typisk unntak for force majeure finner vi i Shelltime 4 klausul 7 a), som fritar partene for ansvar når det inntreffer hendelser som følge av bl.a. «act of God» og «restraints of princes, rulers and people». Det er det siste unntaket som kan ha relevans for sanksjoner.

Etter engelsk rett gjelder unntaket ved inngrep fra myndigheter, statsledelse mv., og det gjelder uavhengig om inngrepet kommer fra en fiendtlig stat eller staten hvor skipet er tilknyttet.¹⁰⁷ Unntaket favner import- og eksportforbud, embargo og så videre,¹⁰⁸ og hindringen behøver ikke være rettet mot skipet eller lasten som sådan; inngrepene kan også ramme indirekte.¹⁰⁹ For at unntaksklausulen skal kunne påberopes, er det vesentlig at omstendighetene ikke forelår før seilasordren utføres.¹¹⁰ Slektskapet til norsk rett, jf. force majeure og bristende forutsetninger, er med andre ord åpenbar.¹¹¹

¹⁰⁶ NSM (1992) s. 5309.

¹⁰⁷ Carver (1982) s. 225.

¹⁰⁸ Se *Seabridge Shipping Ltd v Antco Shipping Ltd* [1977] 2 Lloyd's Rep 367.

¹⁰⁹ *Rodocanachi v Elliott* (1874) L.R. 9 C.P 518.

¹¹⁰ Wilson (2010) s. 270.

¹¹¹ Mht. norsk rett, peker Hagstrøm (2009) s. 274 på at ved fastleggelsen av en force majeure-klausul, er det ofte bakgrunnsretten som styrer tolkningen. Oppfatningen er at force majeure-klausuler ikke går lenger enn norsk, deklatorisk rett.

For at bortfrakter skal kunne nekte å utføre ordre under påberopelse av klausulen, er det ikke nok at det er en *mulig* hindring i sikte. I *Atkinson v Ritchie*¹¹² uttalte Lord Ellenborough at «the restraint meant must be an actual and operative restraint».¹¹³ Rederen ble erstatningsansvarlig fordi han dro fra St. Petersburg i Russland med halv last. Bortfrakter tok beslutningen basert på rykter om at russiske myndigheter skulle innføre boikott av britiske skip, men dette ble ikke iverksatt før etter seks uker.

Etter dette må det være klart at frykt for sanksjoner ikke fritar bortfrakter for hans kontraktsforpliktelser. Det følger også av rettspraksis at bortfrakter kan nekte å utføre ordre dersom inngripen ikke er tilstede i øyeblikket, men at man rammes dersom man fortsetter til en konkret havn e.l.l.¹¹⁴

3.7 Begrensninger som følge av spesialklausuler

3.7.1 Regulering i spesialklausuler

Det er ikke gitt at certepartiets standardklausuler løser spørsmålene som kan oppstå i tilknytning til sanksjoner. Økt internasjonalt fokus på økonomiske sanksjoner som politisk og diplomatisk verktøy har derfor ført til at partene i større grad søker å regulere sanksjonsrisikoen gjennom spesialklausuler. Mens klausulene tidligere ofte var skreddersydde i tilknytning til spesifikke land, er utviklingen gått i retning av mer generelle klausuler som forsøker å regulere både gjeldende sanksjoner og eventuelle nye sanksjonsregimer.¹¹⁵

Klausulene kan rubriseres i to grupper; klausuler som forplikter partene til å garantere at de ikke har status som «svartelistet», såkalt «Designated National», og klausuler som gir partene rett til å nekte å utføre reiseordre.

3.7.2 BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties

Som følge av sanksjonene mot Iran lanserte BIMCO i 2010 klausulen BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties. Klausulen styrker bortfrakters posisjon dersom skipet utsettes for sanksjonsrisiko: Det følger av hovedbestemmelsen at bortfrakter ikke er forpliktet til å utføre ordre som kan eksponere skipet, eierne, driftsselskap, mannskap, skipets forsikringsse-

¹¹² *Atkinson v Ritchie* (1809) 10 East 530.

¹¹³ Ibid s. 534.

¹¹⁴ *Watts v Mitsui* [1917] A.C. 227 s. 238.

¹¹⁵ Williams (2013) s. 297.

skap eller deres gjenforsikringsselskap for enhver sanksjon eller forbud som er satt i verk av «any State, Supranational og International Governmental Organisasjon».¹¹⁶

Klausulen tar også for seg situasjoner hvor sanksjoner trår i kraft etter at certepartiet er sluttet. Ved mulig sanksjonsrisiko er bortfrakter berettiget til å nekte å utføre reiseordre, og befrakter er forpliktet til å gi en alternativ seilasordre innen 48 timer etter at bortfrakter ga beskjed om deres ordrenekt. Dersom befrakteren ikke utsteder ny reiseordre, er bortfrakter berettiget til å losse ved en sikker havn for befrakters regning. I alle tilfeller vil leien fortsette å løpe, og befrakter må holde bortfrakter skadesløs for krav som måtte komme fra bl.a. lasteier som følge av endring av ordre eller bortfrakters lossing av last.

Spørsmålet er hvor vid adgang bortfrakter har til å nekte å utføre ordre i henhold til klausulen.

Av underklausul (a) fremkommer det at det er bortfrakter som vurderer sanksjonsrisikoen «in the reasonable judgment». Jeg er ikke kjent med at det foreligger rettspraksis som tar utgangspunkt i den aktuelle klausulen og drøfter «reasonable judgment». Derimot er kriteriet identisk med vurderingen som må foretas etter BIMCOs krigs- og piratklausuler. Her foreligger det flere avgjørelser, og vurderingene må antas å kunne benyttes analogisk når det gjelder BIMCOs sanksjonsklausul.

I *The Triton Lark*¹¹⁷ var det spørsmål om bortfrakter var berettiget til å nekte å seile gjennom Suezkanalen og Adenbukta grunnet frykt for piratangrep. Certepartiet hadde inntatt BIMCOs krigsklausul CONWARTIME 1993 – som opererte med «reasonable judgment». Dommer Teare J la betydelig vekt på hva slags risikonivå som ligger i klausulens vilkår om at skipet «may be» eller «likely to be» utsettes for fare, og Teare J kom til at ordene krever «a single degree of possibility or probability»; altså en enkel grad av mulighet eller sannsynlighet. Det var ikke krav om at det måtte være mer sannsynlig at skipet ble utsatt for piratangrep enn at det ikke ble det, men det måtte være en reell sannsynlighet for at skipet ble utsatt for piratangrep.¹¹⁸

Følgelig kunne klausulen påberopes i tilfeller hvor bortfrakter gjennom en rimelig vurdering («reasonable judgment») kan fastslå at skipet sannsynligvis vil bli eksponert for fare. I den etterfølgende saken¹¹⁹ i samme sakskompleks presiserte Teare J at sannsynlighetsaspektet avhenger av fakta i hver enkelt sak og grad av sannsynlighet for at skipet blir utsatt for fare; «

¹¹⁶ Underklausul (a).

¹¹⁷ *The Triton Lark* [2012] 1 Lloyd's Rep 151 og 457.

¹¹⁸ *The Triton Lark* [2012] 1 Lloyd's Rep 151 avs. 40.

¹¹⁹ *The Triton Lark* [2012] 1 Lloyd's Rep 457.

... degree of likelihood that will occur and the gravity of the consequences to the vessel ...
».¹²⁰

The Paiwan Wisdom-dommen¹²¹ fra 2012 avklarte spørsmål om fareøkning med hensyn til når kontrakten ble sluttet. Rettstilstanden i engelsk rett frem til *The Paiwan Wisdom* baserte seg på *Product Star (No. 2)*,¹²² som fant at det måtte være en vesentlig økning av risiko fra dagen certepartiet ble sluttet og ordredatoen.

I *The Paiwan Wisdom* kom retten derimot til at bortfrakter kunne påberope seg CONWARTIME 2004 som rettslig grunnlag for å nekte å utføre en reiseordre selv om det ikke var noen vesentlig endring av risiko mellom certepartiets avtaledato og tidspunkt for seilasordre, og selv om Kenya ikke var unntatt i certepartiets fartsområde. Bortfrakter begrunnet avvisningen av reiseordren med frykt for piratangrep. Dommer Teare J fant imidlertid ikke grunnlag for at eierne hadde akseptert risikoen for piratangrep.¹²³ Dommen ble godt mottatt blant engelskrettslige jurister, for den stadfestet at det ikke foreligger noen generell rettsregel om at risikoen må ha økt eller eskalert mellom avtaledato og den dagen ordrenektelsen utøves.¹²⁴

Den engelskrettslige løsningen blir derfor at skal bortfrakter være berettiget til å nekte å utføre en ordre i henhold til BIMCOs sanksjonsklausul, må fakta i hver sak vurderes opp mot sannsynlighet for at faren vil inntreffe, samt hvor alvorlige konsekvensene vil være for skipet dersom faren (sanksjonsrisikoen) rammer. Av *The Paiwan Wisdom* kan man også legge til grunn at det ikke kreves at bortfrakter unntar sanksjonsrammede områder og land eksplisitt i certepartiet. Skal bortfrakter likevel utøve sin rett, vil det bli spørsmål om bortfrakter på forhånd hadde akseptert risikoen. Klausulen vil derfor treffe best på situasjoner hvor sanksjoner trer i kraft etter at certepartiet ble sluttet. Da løser klausulen gyldigheten av ordrene som måtte komme fra befrakter.

3.7.3 INTERTANKO Sanctions Clause

Som følge av de amerikanske sanksjonene mot Iran lanserte tankskipeierorganisasjonen INTERTANKO sin egen spesialklausul i 2010.¹²⁵ På samme måte som BIMCOs klausul gis bortfrakter rett til å nekte å utføre ordre ved sanksjonsrisiko. Bestemmelsen er videre enn BIMCOs klausul i den forstand at den gir bortfrakter nektelsesrett ved «Any trade (...) which

¹²⁰ Ibid. avs. 12.

¹²¹ *The Paiwan Wisdom* [2012] 2 Lloyd's Rep 416.

¹²² *Product Star (No. 2)* [1993] 1 Lloyd's Rep 39.

¹²³ *The Paiwan Wisdom* [2012] 2 Lloyd's Rep 416 avs. 24.

¹²⁴ Mandaraka-Sheppard (2013) s. 670, Maritime Risk International (2012).

¹²⁵ Skuld (2010).

could expose ... » skipet, eiere mv. for sanksjonsrisiko. Samtidig angir klausulen at det må gjelde sanksjoner utstedt av USA eller en overnasjonal organisasjon. Har disse utstedt sanksjoner, vil en eventuell ordre bli ansett som ulovlig. Bortfrakter kan i slike tilfeller etter eget skjønn nekte å utføre ordren, og befrakter er pliktig til å gi en ny ordre.

Sentralt er at bortfrakter kan avvise enhver ordre som kan utsette ham for sanksjonsrisiko, såfremt det dreier seg om sanksjoner utstedt av USA, overnasjonale organisasjoner eller andre land som er angitt spesifikt i klausulen. Det betyr at dersom certepartiet styres av engelsk rett, vil bortfrakter være berettiget til å avvise en ordre dersom ordren kan være i strid med sanksjoner utstedt av et tredjeland som USA. I motsetning til BIMCOs sanksjonsklausul angir den ikke at befrakter må inkorporere klausulen i underbefrakter-avtaler og konnossementer. En ytterligere forskjell er at den heller ikke angir at befrakter skal holde bortfrakter skadesløs for eventuelle tap og krav.

3.7.4 Bimco Designated Entities Clause

Som resultat av økt bruk av «svartelisting» – og konsekvensene som følger gjennom frysing av eiendeler og utestengning fra finansmarkeder – kom i 2013 BIMCO Designated Entities Clause. Virkeområdet er «any sanction, prohibition or restriction imposed on any specified persons, entities or bodies including the designation of specified vessels or fleets» i tilknytning til sanksjoner utstedt av FN, EU og USA, jf. punkt (a). Hovedformålet fremkommer av punkt (b), hvor det heter at partene gjennom hele certepartiperioden garanterer at de ikke er utsatt for sanksjoner eller svartelisting. Bortfrakter garanterer også for at skipet ikke er listet.

Dersom en av partene bryter klausulen, er den uskyldige parten berettiget til å handle i tråd med instruksjoner fra myndigheter, og om nødvendig kan han heve certepartiet. Punkt (f) angir også at partene skal holde hverandre skadesløse for alle «krav, tap, skade, kostnader og bøter» som følger av brudd på «sanksjonsgarantien».

Spørsmålet er hva som er rettsvirkningen av klausulen dersom brudd er et faktum. Klausulen gir riktignok partene anledning til å kreve sine tap dekket av motparten, men dette kan ha liten verdi dersom motparten ikke har anledning til å foreta pengetransaksjoner og alle hans eiendeler er frosset. BIMCO kommenterer paradokset slik: «... its application will be limited where loss or damage results from the party at fault being or becoming a designated entity».¹²⁶ Det kan imidlertid tenkes at parten som er i kontraktsbrudd, kan ha midler i land som ikke har utstedt sanksjoner.

¹²⁶ BIMCO (2013).

3.7.5 Sammenfatning, sanksjonsklausuler

Både BIMCOs Sanctions Clause for Time Charter Parties og INTERTANKOs sanksjonsklausul tar sikte på å gi bortfrakter et rettslig grunnlag for å avvise befrakters ordre før sanksjonsbrudd er et faktum. Klausulene løser imidlertid ikke situasjonen hvor brudd *har* skjedd.

BIMCOs klausul inneholder for eksempel en bestemmelse om at befrakter skal holde bortfrakter skadesløs for alle krav som måtte komme fra lasteeiere dersom skipseier foretar en berettiget, alternativ reise. Denne beskyttelsen kan være illusorisk dersom befrakter har fått sine eiendeler fryst. Det samme problemet vil oppstå i tilknytning til Designated Entities-klausulen og INTERTANKOs klausul.

I bransjen synes det å være en relativt stor skepsis til hvor god beskyttelse en sanksjonsklausul gir, og rådet synes å være at partene til enhver tid foretar grundige undersøkelser og søker profesjonelle råd.¹²⁷ BIMCO sier det slik: « ... the complexities of the issues mean that such clauses might have unintended implications and impose far-reaching obligations.»¹²⁸ Motstrid mellom en sanksjonsklausul og andre certepartibestemmelser kan også volde problemer. Likevel vil det være etter mitt skjønn være åpenbare fordeler for bortfrakter ved å innta en sanksjonsklausul. Han kan ha annet rettslig grunnlag for å avvise en reiseordre, men en sanksjonsklausul retter seg jo nettopp mot omstendigheter som etter andre certeparti-bestemmelser og øvrige rettsregler kan utløse langt mer tvil.

Sanksjonsklausulene kan også sees på som en begrensning av befrakters disposisjonsrett. Slik sett er det ikke i hans interesse at certepartiet inneholder en sanksjonsklausul. Derimot vil en sanksjonsklausul antakelig virke som et incentiv for at befrakter gjør grundig forarbeid, slik at man ikke utsetter både seg selv og bortfrakter for sanksjonsrisiko. Sanksjonsklausulene har derfor sitt naturlige virkeområde i forkant – altså før det er for sent.

¹²⁷ Se The London P&I Club (2013), Williams (2013) s. 302.

¹²⁸ BIMCO (2013).

3.8 Undersøkelser i forkant, engelsk rett

I Shelltime 4 klausul 4 heter det at befrakter gjennom «due diligence» skal sørge for at skipet bare er engasjert mellom «safe places ... where she can safely lie always afloat».¹²⁹ Samtidig angir klausulen at befrakter ikke garanterer for sikkerheten med hensyn til hvor skipet dirigeres, og at befrakter skal holdes skadesløs for tap som måtte oppstå så lenge han har gjennomført tilstrekkelige undersøkelser i forkant.

Dette innebærer en svekkelse av bortfrakters muligheter til å kreve erstatning fra befrakter dersom skipet er beordret til en usikker havn (såfremt befrakter gjorde en fornuftig og rimelig avveie i forkant og kom til at havnen var sikker). Samtidig ligger utgangspunktet fast, at kapteinen skal utføre reisene som befrakter beordrer: Eierne garanterer å «prosecute all voyages with the utmost despatch», jf. Shelltime 4 klausul 2 b (i).

Sanksjoner kan føre til store konsekvenser for bortfrakter. Spørsmålet blir om hvem som bør ha sanksjonsrisikoen, og i eksempelet over er bortfrakter i større grad påført mer av risikoen.¹³⁰ Generelt for alle tidscertepartier er at bortfrakter i kontraksperioden skal utføre de reiser som befrakteren krever. Dermed kan en spørre om kapteinen i alle tilfeller er forpliktet til å utføre reisene *umiddelbart*. I enkelte situasjoner kan det være forhold som gjør det urimelig å kreve at kapteinen utfører ordren uten nærmere undersøkelser.¹³¹

I *The Houda*¹³² var det spørsmål om gyldigheten av en seilasordre. Skipet «Houda» var sluttet på et tilpasset Shelltime 4-certeparti, og ordrene skulle utstedes av befrakterne i Kuwait. Som følge av Iraks invasjon i Kuwait, flyttet befrakterne til London. Bortfrakter bestred gyldigheten av en ordre om å losse en oljelast i Ain Sukhna i Rødehavet, og nektet å utføre ordren. Bortfrakter var i tvil om avsender var legitimert, og ville også undersøke om ordren var i strid med FN-sanksjoner. Først etter 36 dager ble det enighet om å losse, og befrakterne mente bortfrakter var i kontraktsbrudd fordi bortfrakter nektet å utføre en lovlig ordre.

Court of Appeal ga ikke befrakterne medhold i at skipet var off hire eller at avvisningen utløste erstatningsansvar. I saken var det heller ikke utstedt noe konnossement, så det var ikke tiden som ble brukt på å undersøke om ordreutførelse var i strid med FN-sanksjonene mot Irak, som var avgjørende. Ankeinstansen var imidlertid tydelig på at det kan være gode grunner

¹²⁹ Linje 73-75.

¹³⁰ Shelltime 4 regnes riktignok for å være befraktervennlig.

¹³¹ Time Charters (2008) s. 335.

¹³² *The Houda* [1994] 2 Lloyd's Rep 541.

for at en bortfrakter velger å undersøke omstendighetene, og at det ikke er gitt at han er i kontraktsbrudd dersom han avventer med å utføre en ordre.

Dommer Leggatt LJ uttalte at når en ordre «is reasonably regarded as ambiguous, *it must be clarified*. When the lawfulness (...) is reasonably called in question, *it must be established*».¹³³

Uttalelsen følger i sporet til *The Anastasia*,¹³⁴ hvor Donaldson J uttaler at en kaptein har en plikt til å opptre fornuftig ved mottakelsen av en ordre: Enkelte ordrer må følges opp umiddelbart, mens andre «require a great deal of thought and consideration».¹³⁵

Noen klar regel er vanskelig å lese ut av rettspraksis, men man spør hvordan en «reasonable man» – en fornuftig person – ville ha handlet i disse omstendighetene. Etter mitt skjønn bør situasjoner hvor bortfrakter avventer med å utføre seilasordre fordi han vurderer eventuelle konsekvenser av sanksjoner ikke vurderes for strengt. Sanksjonsbrudd kan ha alvorlige følger, og slik sett bør bortfrakter ha en viss mulighet til å vurdere sanksjonsrisikoen.

3.9 Flaggsstatens betydning

Hovedregelen er at skipets nasjonalitet knyttes til skipets flaggsstat. I sjøl. § 1 heter det at et skip «skal anses som norsk når det ikke er innført i et annet lands skipsregister ... ».

Spørsmålet blir om den norske bortfrakteren som seiler under utenlandsk flagg, kan påberope seg norske sanksjoner for å avvise en ordre.

Michelet argumenterer med at bortfrakter *ikke* kan nekte.¹³⁶ Han bruker eksempelet om at dersom et skip eies av norske interesser, og samtidig er registrert i Panama, vil ikke et norsk forbud mot transport av varer til og fra Sør-Afrika kunne påberopes av skipseier. Bortfrakter må respektere norsk lov, men må samtidig oppfylle certepartiforpliktelsene – med mindre certepartiet gir ham rett til å avvise en slik ordre. Er skipet derimot registrert i Norge, vil en last som er i strid med sanksjonene mot Russland være «ulovlig» i relasjon til bortfrakter, og befrakter må følgelig respektere dette.

¹³³ Ibid s. 552.

¹³⁴ *The Anastasia* [1971] 1 Lloyd's Rep. 375.

¹³⁵ Ibid. s. 379.

¹³⁶ Michelet (1997) s. 89.

Michelets løsning passer kanskje best på situasjoner hvor sanksjonene *ikke* har bred internasjonal tilslutning. Hadde Norge vært ganske alene om tiltak mot Russland, ville det nok vært urimelig om en norsk reder som seiler under Liberia-flagg, skal kunne påberope seg sanksjonene som avvisningsgrunn. Med hensyn til sanksjonene mot Russland, er det tilslutning fra store deler av det internasjonale samfunnet – som EU, USA og flere enkeltstående land. Sanksjonene bør derfor ikke vurderes annerledes enn sanksjoner vedtatt av FN, og en norsk reder som seiler under et utenlandsk flagg, bør etter mitt skjønn kunne avvise en ordre som er i strid med sanksjonene, der det kan argumenteres for at sanksjonene har folkerettslig støtte.

Det neste spørsmålet er om norsk sanksjonslovgivning kan ramme et utenlandskregistrert skip som er eid av en norsk eier.

Det er ikke uvanlig at norske eiere har skip som seiler under såkalte «bekvemmelighetsflagg» eller er registrert i «åpne registre». Norge må i så fall som domisilstat kreve jurisdiksjon over skipet til fortrengsel for flaggstaten som etter folkeretten har eksklusiv jurisdiksjon. I § 2 i sanksjonsloven er det inntatt en generalreservasjon om at bestemmelser som er gitt i medhold av loven «gjeld med dei innskrenkningane som følgjer av folkeretten». Etter folkeretten er det flaggstaten som har jurisdiksjonskompetanse i forhold til skipet, jf. *flaggstatprinsippet*. Det betyr at det er flaggstaten som har myndighet til å utøve lovgivning, rettsavgjørelser og tvangsfullbyrdelse overfor skipet, og dermed er den norske stats adgang til å bruke tvangsmakt overfor utenlandskregistrerte skip sterkt begrenset.

Folkeretten stiller imidlertid minimumsvilkår for at et skip skal ha en bestemt nasjonalitet, og etter Havrettstraktaten¹³⁷ art. 91 og 94 kreves det at det skal være en viss tilknytning mellom det nasjonale registeret og eieren av skipet («genuine link»). Skipet kan være registrert i utlandet av rene bekvemmelighetsårsaker som lavere beskatning, og klarer man ikke å konstatere en viss tilknytning, blir spørsmålet om andre nasjoner kan utfordre riktigheten av skipets nasjonalitet. Praxis er imidlertid at statene selv langt på vei bestemmer hva som legges i «genuine link»,¹³⁸ og det er et omstridt spørsmål når unntak kan gjøres fra hovedregelen om at en flaggstat har eksklusiv jurisdiksjon.¹³⁹

I forbindelse med 1987-loven om boikott av Sør-Afrika og Namibia,¹⁴⁰ skrev jusprofessor Carsten Smith en betenkning i tilknytning lovutkastets § 2.¹⁴¹ Den nå opphevede loven forbød

¹³⁷ Havrettstraktaten av 1982.

¹³⁸ Dalheim (2009) s. 309.

¹³⁹ Jakhelln (1986) s. 1 flg.

¹⁴⁰ Lov om økonomisk boikott av Sør-Afrika og Namibia for å bekjempe apartheid av 20. mars 1987 nr. 15.

¹⁴¹ Innst. O. nr. 29 for 1986-87 s. 32-63.

råoljetransport til eller fra Sør-Afrika eller Namibia, men rettet seg også mot tilfeller hvor «innlending som ved innbefraktning, eierandel eller på annen måte disponerer eller bestyrer *utenlandsk skip*» (min kursivering).

Smith fant ingen støtte i folkeretten for at norske myndigheter kan utøve myndighet over utenlandske skip på det grunnlag at skipet har norsk eier.¹⁴² Han tok ikke direkte stilling til om eierstaten (f. eks. Norge hvor den norske rederen bor) kan utøve jurisdiksjonskompetanse overfor eierne, men fant at den folkerettslige diskursen om forholdet mellom flaggstat og eierstat hadde som forutsetning at «eierstatene ikke skulle kunne utøve myndighet over skipene i kraft av eierposisjonen.»¹⁴³ Smiths konklusjon er i tråd med nyere teori hvor den rådende holdningen synes å være at det er liten adgang til å gå bort fra flaggstatsprinsippet og anvende norsk rett etter for eksempel nærhetsprinsippet.¹⁴⁴

Skulle norsk lovgivning ha rettsvirkninger overfor det utenlandskregistrerte skipet, vil man i praksis operere med ekstraterritorial jurisdiksjon. Dette er folkerettslig tvilsomt, og konklusjonen må være at sanksjonene mot Russland ikke vil ramme utenlandskregistrerte skip med norsk eier. Norge har lovgivningsmyndighet på *norske* skip, og med mindre norske myndigheter vil utfordre folkeretten, vil det utenlandskregistrerte skipet gå fri fra juridiske konsekvenser av norske sanksjoner. Det er heller ikke holdepunkter i forskriftens bestemmelser for at lovgivningen skal ha en slik virkning.

Smith konkluderte også med at det etter folkeretten er tvilsomt at norske myndigheter kan gå på den norske eieren *indirekte* som følge av eierforholdet.¹⁴⁵ Etter mitt skjønn må det folkerettslige utgangspunkt også legges til grunn i denne situasjonen, og jeg kan ikke finne tungtveiende argumenter for å foreta et slikt ansvarsgjennombrudd. Men andre hensyn kan gjøre seg gjeldende: For eksempel et synspunkt om at tiltakene mot Russland har folkerettslig støtte.¹⁴⁶ Dette vil prinsipielt komme i samme stilling som når det argumenteres for at en norsk reder kan avvise en ordre, fordi man sier at sanksjonene har tilstrekkelig folkerettslig støtte. Bevisst omregistrering av skip for å unngå tiltak kan for øvrig tenkes å rammes direkte av loven, jf. omgåelsesforbudet i § 20.¹⁴⁷ Rammer man den norske eieren indirekte, vil man i realiteten regulere utenlandske skip, noe som etter gjeldende rett vil være i strid med folkeretten. Et annet motargument mot å la lovgivningen ha en slik ekstraterritoriell virkning, er at man gjennom forskriften ønsker å påvirke forhold utenfor Norge. Begrunnelsen for USAs

¹⁴² Ibid. s. 47.

¹⁴³ Ibid. s. 48.

¹⁴⁴ Dahleim (2009) s. 320, jf. Rt. 1923 II s. 58 (Irma Mignon).

¹⁴⁵ Innst. O. nr. 29 for 1986-87 s. 48.

¹⁴⁶ Se Kgl.res. av 10. oktober 2014: «Russland har brutt grunnleggende prinsipper og regler i folkeretten».

¹⁴⁷ Se kap. 1.4.4.

bruk av ekstraterritoriell lovanvendelse har tradisjonelt vært at man har søkt å hindre påvirkning *inn* i USA.¹⁴⁸

Det neste spørsmålet er om tiltakene har virkning i en situasjon med et utenlandsk skip og et utenlandsk selskap med norske eierinteresser.

Problemstillingen kan aktualisere seg gjennom forskriftens § 1 første ledd bokstav e, som angir at virkeområdet gjelder «overfor alle juridiske personer, enheter og organer med hensyn til forretningsvirksomhet de driver helt eller *delvis* i Norge.» (min kursivering). Vi kan tenke oss at det er et norsk rederi som har et utenlandsk datterselskap. I så fall blir spørsmålet om det kan utøves jurisdiksjon overfor en *utenlandsk juridisk person*.

I *Barcelona Traction*-saken¹⁴⁹ var det spørsmål om den belgiske stat kunne saksøke den spanske stat for tap som skjedde i Spania og som rammet belgiske aksjonærer. Selskapet var registrert i Canada, men belgiske myndigheter mente det måtte skje en identifikasjon mellom selskapet og aksjonærene. Det var ikke Den internasjonale domstol enig i, og avgjørelsen fastslår at et aksjeselskap etter folkeretten skal anses som et rettssubjekt i den stat der det er opprettet og har sitt sete.

Et selskaps nasjonalitet utledes som hovedregel av hvor det er opprettet,¹⁵⁰ og et norsk morselskap vil eksempelvis ikke kunne identifiseres med det utenlandske selskapet. Også i denne situasjonen blir det spørsmål om man kan gå på den norske eieren indirekte. De samme argumentene som er anført over om å gi lovgivningen ekstraterritoriell virkning, gjør seg gjeldende i denne situasjonen, men de folkerettslige motargumentene vil være sterkere når både skip og selskap faller utenfor norsk jurisdiksjon.

1987-loven om boikott av Sør-Afrika regulerte utenlandske skip som var styrt eller eiet fra Norge. Selv om Smith mente reguleringen av utenlandske skip var i strid med folkeretten, falt han under betydelig tvil ned på at det «antakelig» var grunnlag for å anse transportforbudet som innenfor statenes handlefrihet etter folkeretten. Men i denne sammenhengen var det en rekke folkerettslige argumenter knyttet til apartheidpolitikken i lys av grunnleggende menneskerettigheter som var tungen på vektskålen. De samme argumentene synes ikke å være like fremtredende når det gjelder situasjonen i Ukraina, og jeg kan ikke finne holdepunkter for at de norske tiltakene skal ramme et utenlandsk skip som kontrolleres av et norskeid utenlandsk selskap.

¹⁴⁸ Innst. O. nr. 29 for 1986-87 s. 54.

¹⁴⁹ *Barcelona Traction, Light and Power Co.* (ICJ Reports, 1970 s. 3.).

¹⁵⁰ Kern (2009) s. 75, Ruud (2011) s. 137.

Diskusjonen i kapitlet kan fremstå teoretisk ettersom det mest praktiske er at det norske rederiet vil rammes av sanksjonene gjennom forskriftens § 1. Dermed vil ikke det norske rederiet kunne foreta seg disposisjoner som er i strid med sanksjonene, og slik sett vil man i realiteten ramme rederiets utenlandskregistrerte skip eller utenlandske datterselskap.

4 Blir skipet off hire som følge av økonomiske sanksjoner?

4.1 Reglene om off hire etter sjøloven, norsk rett

Økonomiske sanksjoner kan ha stor påvirkning på skipets utnyttelsesgrad, og det kan oppstå alt fra forsinkelser til arrest av skip. Dernest kommer situasjonen hvor bortfrakter avviser reiseseordre som følge av sanksjoner. Spørsmålet er om befrakter må betale tidsfrakt for perioder hvor skipet ikke kan utnyttes som følge av sanksjoner.

Off hire-reglene regulerer situasjoner hvor tidsfrakten suspenderes, og off hire-instituttet er således et unntak fra hovedregelen om vederlagsrisikoen i tidsbefraktning. I engelsk rett er utgangspunktet at frakten løper uansett – med mindre kontrakten selv løser slike spørsmål med en off-hire-klausul.¹⁵¹ Sjølovens regler om off hire er deklatoriske, og det er først når certepartiets bestemmelser er uklare, at kontrakten kan suppleres med sjølovens regler. Den skandinaviske løsningen kommer til uttrykk i risikofordelingssystemet i sjøl. § 392 første ledd:

«Tidsfrakt betales ikke for den tid som går tapt for tidsbefrakteren ved berging, vedlikehold av skipet eller utbedring av skade som tidsbefrakteren er uten ansvar for, eller for øvrig på grunn av tidsbortfrakterens forhold.»

Bestemmelsen er en videreføring av den gamle sjøl. § 144, og dermed vil litteratur og rettspraksis i tilknytning til denne være relevant også etter § 392.¹⁵² Det normale er at certepartiene inneholder off hire-regler, og det er først når klausulen er uklar at sjølovens system kommer til anvendelse.¹⁵³ Av forarbeidene fremgår det at lovgiver bevisst har valgt en «enkel regel som vil måtte utvikles i rettspraksis på bakgrunn av kontraktspraksis».¹⁵⁴ Jeg er ikke kjent med at det foreligger rettspraksis knyttet til økonomiske sanksjoner og off hire, men det foreligger flere saker som har berøringspunkter som kan belyse hvordan en slik utenforliggende hindring kan vurderes i forhold til «tidsbortfrakters forhold».

I ND 1944.52 *Rigoletto* kom Bergen Byrett til at et skip som grunnstøtte og sørget for forsinkelse førte til at skipet ble off hire. Betaling av frakt faller nemlig bort når det blir midlertidig umulig for rederen å oppfylle kontrakten. Det er irrelevant om bortfrakter er skyldig eller ikke. Befrakter har på den annen side påtatt seg en del av tidsrisikoen i certepartiet, og det er

¹⁵¹ Falkanger (2010) s. 410, Michelet (1997) s. 333.

¹⁵² NOU 1993: 36 s. 94.

¹⁵³ Falkanger (2010) s. 410.

¹⁵⁴ NOU 1993: 35 s. 94.

dennes gevinst når skipet er effektivt og slik sett overleverer. Befrakteren må samtidig bære risikoen når været sørger for at skipet blir liggende på overtid. Det er befrakteren som beskjeftiger skipet, og derfor har domstolen også sagt at tidsfrakten løper dersom skipet for eksempel fryser inne og bortfrakter ikke kan lastes.¹⁵⁵ Bortfrakter har riktignok den nautiske ledelsen, men tanken er at det er befrakteren som har sendt skipet til havnen hvor det kan fryse inne.¹⁵⁶ Samme løsning må legges til grunn når det kommer til skip som blokkeres i havn og ikke kan komme ut.¹⁵⁷

I voldgiftsdommen ND 1940.353 ble to norske skip rekvirert av tyske militærmyndigheter i Norge, og etter frigivelsen mente befrakteren at perioden måtte anses som off hire. Skipene var sluttet på Baltime 1939, og off hire-klausulen omfattet ikke rekvisisjon. Voldgiftsretten kom til at sjøl. § 144 – som anga at tidsfrakt ikke skal betales for tid som går tapt på grunn av bortfrakters forhold – ikke kom til anvendelse når det gjaldt inngrep fra offentlige myndigheter. Voldgiftsdommerne henviste til lovmotivene: «Går tid tapt av andre grunner, f.eks. fordi skibet fryser inne eller havnen blokeres, må derimot tidsfrakt betales.»

«At dette [jf. forarbeidene] gjelder inngrep av offentlige myndigheter ved karantene visitasjon og embargo, kan ikke være tvilsomt. Men også rekvisisjon er et inngrep av offentlige myndighet som ikke skyldes bortfrakters forhold.»¹⁵⁸

Spørsmålet er om samme løsning må legges til grunn dersom skipets utnyttelse blir forhindret av sanksjoner. Etter resonnementet i ND 1940.353 er svaret ja, og befrakter må betale tidsfrakt i perioden. Dommen er imidlertid kritisert, og Jantzen argumenterer med at loven så å si gjennom en glipp har utelatt rekvisisjon, og at lovteksten derfor bare nevner «fysiske mangler ved skibet og dets utstyr».¹⁵⁹ Han ser ingen grunn for at også rekvisisjon ikke skal suspendere betalingsplikten. Når en annen enn befrakter overtar rådigheten, finner Jantzen at kontrakten svikter og tidsbefrakters plikt til å betale må falle bort så lenge tilstanden varer.

Rekvisisjonen i ND 1940.353 rettet seg ikke mot certepartiet som sådan, men mot skipets transportkapasitet. I slike tilfeller vil det, ifølge Jantzen, være urimelig at befrakter har vederlagsrisikoen, i motsetning til tilfeller hvor rekvisisjonen holder seg innenfor certepartiets grenser og hvor f. eks. befrakter tvinges til å utføre en alternativ reise.¹⁶⁰

¹⁵⁵ ND 1913.133.

¹⁵⁶ Jantzen (1952) s. 385.

¹⁵⁷ Ibid.

¹⁵⁸ S. 355. Befrakter måtte betale tidsfrakt, men kunne kreve bortfrakters rekvisisjonskompensasjon.

¹⁵⁹ ND 1940 VI.

¹⁶⁰ ND 1940 VII.

Følger vi dette resonnementet, blir spørsmålet hvem sanksjonene retter seg mot. Dersom sanksjonshindringen oppstår som følge av disposisjoner som ligger på befrakters hånd, vil ikke betaling av tidsfrakt suspenderes. Er det derimot hindringer som retter seg mot skipet og som går utenfor certepartiets rammer, vil løsningen bli motsatt og skipet blir off hire.

Dette var også løsningen ND 1950.398 *Karmøy*, som fravek ND 1940.353. Her var spørsmålet om skipet var off hire da rederiet måtte installere antiluftskyts og oppholdsrom på skipet etter ordre fra tyske myndigheter. Voldgiftsretten avviste den engelskrettslige og snevre, anti-tetiske fortolkningen av certepartiets off hire-klausul – som etter rettens skjønn hadde ført til et urimelig resultat i favør bortfrakter.¹⁶¹ Videre bygget retten på Jantzens synspunkter når den uttaler at «Tidstap p.g.a. bortfrakters forhold må normalt sies å foreligge hvor det er inntrådt omstendigheter som hindrer bortfrakteren fra å oppfylle sin del av kontrakten...».¹⁶² Retten tar imidlertid forbehold når det gjelder situasjoner hvor befrakteren gjennom hans «spesielle anvendelse eller disponering av skipet» har forårsaket hindringen.¹⁶³

Etter rettspraksis, forarbeider og teori synes altså den norske regelen, jf. «bortfrakters forhold» i sjøl. § 392, å være at dersom det er tale om ytre omstendigheter som for eksempel økonomiske sanksjoner, og som fører til at bortfrakter ikke kan oppfylle sin del av kontrakten gjennom å stille lastekapasitet til disposisjon for befrakter, vil skipet bli off hire. Og som vi har sett: Er det befrakter som beordrer skipet til å utføre en reise som er belagt med sanksjonsrisiko, må befrakter bære risikoen for dette. Eventuelle tidstap som følge av befrakters disposisjoner vil ikke føre til at skipet blir off hire. Det samme må legges til grunn dersom bortfrakter avviser en reiseordre som vil medføre sanksjonsrisiko – så lenge risikoen er reell.¹⁶⁴ Eksempelvis vil det være befrakter som må bære risikoen dersom han har brakt last om bord på skipet som er i strid med sanksjoner. Befrakteren har som regel gjennom certepartiet tatt på seg ansvar for at skipet kun beskjeftiger seg med lovlig handelsvare. Skulle skipet bli tatt i arrest, argumenterer Jantzen for at det avgjørende er om arresten skyldes forhold på befrakter eller bortfrakters side.¹⁶⁵ Et synspunkt kan være at ansvar bør pålegges den som er nærmest til å vurdere risikoen; altså hvem som har sanksjonsrisikoen i sin sfære.

¹⁶¹ ND 1950.398 *Karmøy* s. 404.

¹⁶² Ibid s. 405.

¹⁶³ Se s. 406 hvor retten parkerer ND 1940.353: «Rekvisisjonen, som på ingen måte var foranlediget av befrakters disponering av skipet (...), hindret bortfrakteren fra å oppfylle sin hovedforpliktelse: å stille skipet til befrakterens disposisjon.»

¹⁶⁴ Se ND 1952.422 *Hakeffjord*.

¹⁶⁵ Jantzen (1952) s. 386. Dette er i tråd med tolkningen som i *engelsk rett* er lagt til grunn når det gjelder arrest i tilknytning til NYPE klausul 49. I *The Global Santosh* [2014] 2 Lloyd's Rep. 103 tok Court of Appeal en vurdering av om arresten skyldtes forhold på eiers eller befrakters «side of the line», jf. avs. 41.

4.2 Reglene om off hire i ulike certepartier, engelsk rett

Det engelskrettslige utgangspunktet er at frakten løper kontinuerlig med mindre certepartiet angir noe annet. Spørsmålet om økonomiske sanksjoner er en hindring som kan utløse off hire, må derfor vurderes etter tidstapsklausulene i de ulike certepartiene.

Engelsk rettspraksis har lagt opp til en streng fortolkning av klausulene, og det er bare forholdene som er nevnt i klausulen som det tas hensyn til.¹⁶⁶ Men to grunnprinsipper ligger til grunn for vurderingene: For det første er det befrakter som må påvise at tidstap faller inn under klausulen,¹⁶⁷ og for det andre kommer klausulene til anvendelse uavhengig av kontraktsbrudd og skyld på bortfrakters side.¹⁶⁸ En kan også spore interessene til organisasjonene som har utformet tidstapsklausulene i certepartiene, men det er også fellestrekk i formuleringene. NYPE 93 angir at befrakter ikke skal betale tidsfrakt når det gjelder forhold som forhindrer «the full working of the vessel»,¹⁶⁹ mens Shelltime 4 angir omstendigheter som forhindrer «the efficient working of the vessel».¹⁷⁰

4.2.1 NYPE 93

I NYPE 93 klausul 17 er off hire regulert slik:

«In the event of loss of time from deficiency and/or strike of officers or crew (...), detention by the arrest of the Vessel, (...), or detention by average accidents to the Vessel or cargo (...) or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost.»

For det første må det foreligge tidstap, og begivenheten som utløser tidstapet må være angitt i bestemmelsen. «The full working of the vessel» er tolket slik at hindringen må sørge for at skipet ikke kan utføre den neste operasjonen.¹⁷¹ Hva som kan forhindre skipets fulle arbeidskapasitet er ikke helt opplagt etter engelsk rett, og det har vært uenighet om det er skipet som rent fysisk må være forhindret, eller om utenforliggende omstendigheter også kan føre til off hire. Noen kommersiell vurdering er det ikke tale om, og saken *The «Errington Court»*¹⁷² er

¹⁶⁶ Michelet (1997) s. 339, Gram (1977) s. 195

¹⁶⁷ *Royal Greek Government v Minister of Transport* (1948) 82 Ll.L.Rep. 196 s. 199.

¹⁶⁸ *The Ioanna* [1985] 2 Lloyd's Rep. 164 s. 167.

¹⁶⁹ NYPE 93 klausul 17 linje 225.

¹⁷⁰ Shelltime 4 klausul 21 a (i) linje 345.

¹⁷¹ *The Berge Sund* [1993] 2 Lloyd's Rep. 453 (C.A.) s. 459.

¹⁷² *The «Errington Court»* (1939) 44 Com. Cas. 345.

illustrerende: Skipet ble innesperret i Yangtze-elven på grunn av krigsutbrudd. Retten kom til at certepartiet bortfalt på grunn av læren om frustration, men off hire var det ikke fordi det ikke berørte skipet som sådan.

Denne tolkningen er lagt til grunn i flere saker, blant annet i *The Roachbank*¹⁷³ hvor dommeren kom til at off hire ikke utløses dersom skipet er fullt ut operativt. Rettssetningen er imidlertid utfordret, og i *The Laconian Confidence*¹⁷⁴ uttaler dommer Rix J. at skipets fulle arbeidskapasitet også kan bli forhindret ved ytre omstendigheter:

«A vessel's working may be prevented by legal as well as physical means,
and by outside as well as internal causes»¹⁷⁵

Dommen innebar et skifte i fortolkningen av hva som kan hindre skipets fulle arbeidskapasitet, og blant befraktere ble dette godt mottatt.¹⁷⁶ Det gjenstår å se om en høyere rettsinstans vil følge High Courts avvikende synspunkter på en langvarig tolkningspraksis.

I engelskrettslig sammenheng er det foreslått å omformulere «preventing the full working of the vessel» til «preventing the charterer's commercial use of the vessel».¹⁷⁷ Dette synes å være i overenstemmelse med tolkningen i *The Laconian Confidence*, hvor dommeren så å si foretar en kommersiell vurdering og ser det slik at skipet faktisk ikke kan utføre de ordrene som befrakter krever.

Økonomiske sanksjoner som en ytre omstendighet som forhindrer skipets fulle arbeidskapasitet vil etter tolkningsresultatet i *The Laconian Confidence* falle inn under klausulen. Men svarer man bekreftende på dette, blir det neste spørsmålet om klausulen faktisk dekker sanksjoner.

I *The Laconian Confidence* var det spørsmål om NYPE-klausulen som brukte ordlyden «any other cause» også dekket omstendigheter hvor havnemyndigheter sørget for forsinkelser som følge av avfall om bord. Klausulen hadde ikke lagt til ordet «whatsoever» (hvilken som helst), og dermed måtte ordlyden «any other cause» tolkes i lys av ejusdem generis-reglen som angir at hindringen må være av *samme art* som nevnt i klausulen.¹⁷⁸ Siden klausulen kun dekket

¹⁷³ *The Roachbank* [1987] 2 Lloyd's Rep 498.

¹⁷⁴ *The Laconian Confidence* [1997] 1 Lloyd's Rep. 139.

¹⁷⁵ Ibid. s. 150.

¹⁷⁶ Maritime Risk International (2003).

¹⁷⁷ Solvang (2009) s. 419.

¹⁷⁸ Maritime Law (2011) s. 173.

fysiske forhold knyttet til skipet, kunne man ikke innfortolke hendelser som følge av ytre omstendigheter.

Skal økonomiske sanksjoner føre til off hire, må altså ordet «whatsoever» være inkludert i klausulen. Hindringen må også forhindre skipets fulle arbeidskapasitet. Et forbehold må tas: Man må også vurdere hvem som bør bære risikoen for det inntrufne. Er det forhold som kan knyttes til befrakter, vil det ikke føre til off hire. I *The Laconian Confidence* gir dommeren i et obiter dictum et eksempel hvor skipet blir forsinket som følge av forsinkelser etter at myndigheter har kommet over kontrabande. Det avgjørende vil da være hvem som er ansvarlig for at den ulovlige lasten kom om bord: «If (...) the charterers were responsible, it would seem to be absurd to hold the vessel off-hire».¹⁷⁹

4.2.2 Baltim 1939

Klausul 11 regulerer off hire i Baltim-certepartiet. Mens NYPE 93 opererer med ordlyden «or by any other similar cause», har Baltim et tillegg når det gjelder «other accident».

Økonomiske sanksjoner er ikke oppført som en hindring som kan utløse off hire, men spørsmålet er om «other accident» dekker slike ytre omstendigheter. I motsetning til tolkningen av NYPE-klausulen, skal ikke ordene tolkes etter ejusdem generis-regelen.¹⁸⁰ «Other accident» vil derfor også dekke andre forhold som ikke er nevnt i klausulen; slik som for eksempel en grunnstøting i en elv.¹⁸¹ Det må være snakk om en «accident», og ikke en hvilken som helst hendelse som kan karakteriseres som en «incident».

I *The Illissos*¹⁸² kom retten til at det forhold at mannskapet nekter å seile før skipet kan gå fra havn i konvoi, ikke falt inn under bestemmelsen. En snøstorm er i *Fenwick v Schmalz*¹⁸³ sagt å være en «incident rather than an accident». Det må altså være snakk om «other accident» som knytter seg til skipet, og økonomiske sanksjoner som en ytre omstendighet vil således ikke utløse off hire etter klausulen.

Skulle forholdet bli bedømt etter norsk rett, vil klausulen kunne bli supplert av sjøl. § 392. Selv om avgjørelsen etter britisk rett i enkelte tilfeller kan virke hard mot befrakter, er det

¹⁷⁹ *The Laconian Confidence* [1997] 1 Lloyd's Rep. 139 s. 151.

¹⁸⁰ Time Charters (2008) s. 652.

¹⁸¹ *Magnhild v McIntyre* [1920] 3 K.B. 321.

¹⁸² *The Illissos* (1949) 82 Ll.L.Rep. 196.

¹⁸³ *Fenwick v Schmalz* (1868) L.R. 3 C.P. 313.

holdepunkter for at en norsk domstol vil vektlegge en langvarig tolkningspraksis i engelsk rett.¹⁸⁴

4.2.3 Shelltime 4

Off hire reguleres i certepartiets klausul 21. Når det gjelder hva som ligger i klausulens angivelse av «any other cause preventing ...», følger det av *The Manhattan Prince*¹⁸⁵ at det må gjelde hindringer som kan knyttes til skipets fysiske tilstand. Derfor førte ikke tidstap i tilknytning til boikott av skipet utstedt av Det internasjonale transportarbeiderforbundet (ITF) til off hire siden skipet som sådan var i skjønneste orden; hun var «fully operational».¹⁸⁶ Tolkningen harmonerer derfor med NYPE-tolkningen inntil *The Laconian Confidence*,¹⁸⁷ og økonomiske sanksjoner vil derfor ikke være dekket av klausulen.

Klausulen angir også at off hire kan utløses «On each and every occasion (...) due to industrial action, refusal to sail, breach of orders or neglect of duty on the part of the master, officers or crew (...)».

Det kan tenkes at sanksjoner kan være årsaken til at bortfrakter avviser befrakters ordre, og kontraktens løsning er at dette vil suspendere befrakters betalingsplikt. Certepartiet må imidlertid sees under ett, og bortfrakter kan ha andre rettslige grunnlag for å avvise en ordre, som for eksempel var tilfellet i *The Houda*¹⁸⁸ som også seilte på et Shelltime 4-certeparti.

4.2.4 Sammenfatning

Skal økonomiske sanksjoner utløse off hire, må forholdet etter engelsk rett være dekket av ordlyden i klausulen.¹⁸⁹ Tidstap er ikke nok, og certepartier som benytter ordlyden «any other cause» vil heller ikke fange opp ytre begivenheter som sanksjoner. Derimot vil klausuler som har lagt til ordet «whatsoever» føre til at det ikke er noen begrensning på hva som faller inn under klausulen, og den vil derfor gjelde inngrep fra myndigheter mv.¹⁹⁰

¹⁸⁴ Se kap. 1.3.3.

¹⁸⁵ *The Manhattan Prince* [1985] 1 Lloyd's Rep. 140.

¹⁸⁶ Ibid. s. 146.

¹⁸⁷ *The Laconian Confidence* [1997] 1 Lloyd's Rep. 139 s. 151.

¹⁸⁸ *The Houda* [1994] 2 Lloyd's Rep 541.

¹⁸⁹ Se *Moorsom v Greaves* (1811) 2 Camp 627 hvor befrakter var ansvarlig for tidstap i forbindelse med blokade.

¹⁹⁰ Maritime Law (2011) s. 173.

5 Økonomiske sanksjoner: Oppfyllelesssvikt, oppfylleleshindring og kontraktsbrudd

5.1 Innledning

Et certeparti eksisterer ikke i et vakuum. Som i alle forretningsforhold skaper offentligrettslige så vel som privatrettslige regler rammer for partenes rettsforhold og plikter overfor hverandre. Er en part bundet av en avtale som er i strid med loven? Hvilke muligheter har en part til å fri seg fra kontraktsforpliktelsene når sanksjoner vanskeliggjør oppfyllelse av kontrakten?

I dette kapittelet skal jeg undersøke hvordan sanksjoner kan påvirke kontraktsforholdet og risikofordelingen mellom partene i situasjoner hvor mer generelle, obligasjonsrettslige prinsipper gjør seg gjeldende.

5.2 Konsekvenser av skipning i strid med sanksjoner, norsk rett

Tiltakene mot Russland er gitt med hjemmel i sanksjonsloven og har derfor lovs kraft. Spørsmålet er om en avtale i strid med sanksjonene er rettslig bindende.

Det følger av Norske Lov (NL) 5-1-2 at alle avtaler som ikke er mot loven eller ærbarhet skal holdes. Det er imidlertid ikke slik at alle avtaler er ugyldige dersom en lov er overtrådt.¹⁹¹ Svaret beror på en tolkning av den enkelte lov eller lovtekst – og, jf. Rt. 1993 s. 312, som legger til at det:

«... også legges vekt på enkelte momenter av mer generell karakter – herunder om reelle hensyn tilsier at lovovertrедelsen får en slik virkning ...
»¹⁹²

Lovformålet er en viktig tolkningsfaktor.¹⁹³ Illustrerende er Rt. 2004 s. 1582 hvor Høyesterett kom til at en tilleggsavtale i forbindelse med kjøp av en landbrukseiendom var ugyldig fordi den stred mot lov og ærbarhet. Førstvoterende uttalte at det er «et sentralt moment at tilleggsavtalen tok sikte på å omgå et av konsesjonslovens sentrale formål».¹⁹⁴ Avtaler som er i strid med NL 5-1-2 er en sterk ugyldighetsgrunn, og rettsvirkningen er at partene ikke har noen plikt til å oppfylle avtaleforholdet.

¹⁹¹ Woxholt (2008) s. 333.

¹⁹² S. 315.

¹⁹³ Woxholt (2008) s. 333.

¹⁹⁴ Rt. 2004 s. 1582, avs. 35.

§ 15 i sanksjonsforskriften forbyr eksport, import og transport av spesielt angitte forsvarsvarer. Spørsmålet er om en avtale om frakt av forsvarsmateriell i strid med loven vil være ugyldig. Av forarbeidene fremgår det at forskriften er gitt som følge av at «Russland har brutt grunnleggende prinsipper og regler i folkeretten», samt at det er av «overordnet interesse for Norge å forsvare disse prinsipper».¹⁹⁵

En skipning av forsvarsmateriell vil ikke bare være i strid med sanksjonene, men det vil antakelig også stride med ærbarhet. I avgjørelsen av om en avtale kan sies å være i strid med ærbarhet, må man se hen til hva som er den alminnelige samfunnsmoral. Dette kan være vanskelig å avgjøre, men det vil avhenge av blant annet tid og samfunnsforhold.¹⁹⁶ Lovgivers uttalelser i forarbeidene taler imidlertid for at en slik våpenskipning vil være i strid med den gjeldende samfunnsmoralen.¹⁹⁷

Etter dette må det være klart at en avtale om å skipe våpenmaterieell i strid med § 15 i forskriften må kjennes ugyldig. Det betyr at det ikke vil være mulig for befrakter å få domstolenes hjelp til å få fullbyrdsdom etter reglene i tvangsfullbyrdsloven dersom rederen nekter å akseptere en ordre om skipning av forsvarsmateriell i strid med lovgivningen.

5.3 Konsekvenser av skipning i strid med sanksjoner, engelsk rett

Også her blir det spørsmål om en kontrakt i strid med loven er rettslig gyldig. Er den ikke gyldig, blir det spørsmål om partene er ansvarlig overfor hverandre. Engelske domstoler har lenge praktisert ugyldighet, og den klassiske definisjonen av ugyldighetsdoktrinen er beskrevet av Lord Mansfield CJ i *Holman v Johnson*:¹⁹⁸

«No court will lend its aid to a man who founds his cause of action upon an immoral or an illegal act»¹⁹⁹

Det er også lang tradisjon for å stadfeste ugyldighet dersom avtalens formål er å bryte loven i en fremmed og vennligsinnet stat. Regelen er basert på prinsippet om «comity»; nemlig at det vil være galt av engelske domstoler å akseptere en kontrakt i utlandet som, dersom den hadde vært i strid med engelsk rett, hadde vært ugyldig og en nullitet.

¹⁹⁵ Kgl.res. av 15. august 2014.

¹⁹⁶ Woxholt (2008) s. 335.

¹⁹⁷ Kgl.res. av 10. oktober 2014, Kgl.res. av 15. august 2014.

¹⁹⁸ *Holman v Johnson* (1775) 1 Cowp 341.

¹⁹⁹ *Ibid.* s. 343.

I *Regazzoni v KC Sethia (1944) Ltd*²⁰⁰ kom House of Lords til at en kontrakt om å frakte jute fra India til Genova i Italia var ugyldig fordi partene planla å videreselge tekstilfibrene til Sør-Afrika. Begge parter var kjent med at det var ulovlig å eksportere jute fra India til Sør-Afrika etter indisk lov.

Et certeparti som er strid med sanksjoner utstedt av EU, Storbritannia eller FN, vil normalt føre til ugyldighet. Samtidig kan det leses ut av *Regazzoni v KC Sethia (1944) Ltd* at britiske domstoler neppe vil anerkjenne en kontrakt som er «ulovlig» etter et tredjelandets rett – selv om kontrakten skulle være akseptabel etter engelsk rett og retten hvor kontraktsforpliktelsene utføres.²⁰¹ Dermed kan det også etter engelsk rett by på komplikasjoner dersom et certeparti som er regulert av engelsk rett og engelsk forum blir ansett å være i strid med for eksempel amerikanske sanksjoner.

På samme måte som etter norsk rett vil ikke en befrakter kunne få fullbyrdelsesdom for å få bortfrakter til å gjennomføre en skipning i strid med sanksjonene.

5.4 Økonomiske sanksjoner som oppfyllelessvikt

5.4.1 Økonomiske sanksjoner som forutsetningssvikt? Norsk rett

Økonomiske sanksjoner kan innføres raskt og få store konsekvenser for et avtaleforhold. Sanksjoner kan også hindre utnyttelsen av skipet uten at det behøver å foreligge mislighold fra for eksempel bortfrakters side.

Spørsmålet er om slike nye forhold kan føre til at tidscertepartiet bortfaller som følge av uventede, endrede forhold. Problemstillingen aktualiseres når sanksjonsrisikoen ikke er regulert i certepartiet. Et mulig rettsgrunnlag kan være den ulovfestede forutsetningslæren; læren om bristende forutsetninger.²⁰² Noen klar grense mellom hva som er relevante bristende forutsetninger og force majeure,²⁰³ finnes imidlertid ikke.²⁰⁴

²⁰⁰ *Regazzoni v KC Sethia (1944) Ltd* [1957] 2 Lloyd's Rep 289.

²⁰¹ Williams (2013) s. 292.

²⁰² Det avgrenses mot avtaleloven § 36. Rettspraksis, forarbeider og teori peker på at avtl. § 36 skal anvendes ved siden av læren om bristende forutsetninger mht. etterfølgende utvikling av etablerte avtaleforhold, jf. Wilhelmsen (1995) s. 142.

²⁰³ Kjernen i den norske force majeure-læren (krig, opprør, blokade og brann mv.) er at kontraktsoppfyllelse hindres av utenfrakommende, ekstraordinære og upåregnelige begivenheter.

²⁰⁴ Hagstrøm (2009) s. 266.

Norske domstoler har ikke tatt direkte stilling til vårt spørsmål, men flere dommer kan gi en viss rettleiding.

Sjøl. § 393 angir at certepartiet kan falle bort «i tilfelle av rekvisisjon eller liknende inngrep når dette vil få vesentlig betydning for oppfyllelsen av avtalen.» Michelet mener «meget tilsier» at regelen bør bli anvendt analogisk på tilfeller hvor fysiske hindringer gjør oppfyllelse av avtalen umulig, som for eksempel i situasjoner hvor myndigheter ikke vil utklare et skip eller når en kanal blir blokkert.²⁰⁵ Forarbeidene gir ingen veiledning på hva som ligger i «liknende inngrep». Men i likhet med rekvisisjon kan sanksjoner undertiden føre til at avtalen blir umulig å oppfylle – og i verste fall at skipet går tapt.²⁰⁶

Mens kortvarige rekvisisjoner ikke vil føre til at certepartiet opphører, er det i teorien argumentert for at langvarig bruksrekvisisjon kan føre til at certepartiet bortfaller.²⁰⁷ Antakelig må sanksjoner som kontrakthindring vurderes på samme måte. Krokeide finner at det er alminnelig antatt at langvarige avbrudd av skipets drift – typisk reparasjon – kan utgjøre en relevant bristende forutsetning.²⁰⁸

I sjøl. § 394 tredje ledd har partene hevingsadgang dersom det i perioden inntreffer «krig, *krigsliknende forhold* eller vesentlig økning av krigsfare og dette er av vesentlig betydning for oppfyllelsen av befraktningsavtalene» (min kursivering). Dersom partene ikke har regulert disse forholdene i certepartiet, vil certepartiet kunne utfylles med sjølovens ordning. Økonomiske sanksjoner som forutsetningssvikt vil neppe kunne rubriseres i sjøl. § 394, og man faller således tilbake på bakgrunnsretten.

Forhold som vesentlig øker faren ved oppfyllelse vil kunne utgjøre en relevant forutsetningssvikt.²⁰⁹ I Rt. 1919 s. 556 ble en bortfrakter berettiget til å annullere et certeparti, og begrunnelsen var at «certepartiet er sluttet under den almindelige forutsætning, at der ialfald er adgang til å faa skibet assured for reisen».²¹⁰

I samme kategori som fysiske skader, faller tilfeller hvor oppfyllelse av kontrakten innebærer risiko for økonomisk gjengjeldelse fra tredjemann, og hvor dette kan ha avgjørende betydning for realdebitors (bortfrakter) virksomhet.²¹¹ Det er ikke nødvendig å sonde mellom noe som

²⁰⁵ Michelet (1997) s. 488.

²⁰⁶ *The Greek Fighter* [2006] 1 Lloyd's Law Reports Plus 99.

²⁰⁷ Gram (1977). s. 199.

²⁰⁸ Krokeide (1977) s. 606.

²⁰⁹ Hagstrøm (2009) s. 257.

²¹⁰ Rt. 1919 s. 556, s. 558.

²¹¹ Hagstrøm (2009) s. 257.

er blitt mer økonomisk farefullt å oppfylle, eller fareøkning.²¹² Risiko for å havne på den britiske svartelisten under første verdenskrig ble i Rt. 1923 I s. 40 vurdert slik:

«Det kunde ikke (...) forlanges, at fabrikken skulde utsætte sig for de meget indgripende følger av at komme paa den britiske sorteliste.»²¹³

Spørsmålet om et certeparti kan bortfalle som følge av sanksjoner, må derfor vurderes med utgangspunkt i certepartiet og i hvor stor grad oppfyllelse av kontrakten blir umuliggjort. Et langvarig tidscerteparti som påvirkes av tiltakene mot Russland vil neppe falle bort som følge av bristende forutsetninger dersom hindringen bare utgjør en mindre eller kanskje en ubetydelig del av kontrakten sett under ett. Derimot kan det tenkes at kontraktsrevisjon kan bli aktuelt i tilfeller hvor skip er sluttet for spesifikke oppdrag, og tiltakene medfører at store deler av kontrakten blir umulig å oppfylle.

Endelig må det nevnes at er det snakk om forhold som partene burde ha regnet med ville inn- tre, vil forutsetningssvikt neppe føre frem. Rettspraksis har vært streng med å akseptere forut- setningssvikt når typisk eksporttillatelse ikke gis og løftegiver burde ha innsett hindringen som en *nærliggende mulighet*.²¹⁴

5.4.1.1 Kort om suksessive sanksjoner

Tiltakene mot russiske interesser har gradvis økt i omfang, fra de første tiltakene i mars 2014, til mer inngripende tiltak i august – og en ytterligere innstramming i oktober 2014. Spørsmålet blir hvordan videre utvikling av allerede eksisterende forhold blir vurdert.

I Rt. 1922 s. 562 var det spørsmål om heving av en leveranse med quebrachotre. Avtalen ble inngått midt under første verdenskrig, men selger ville fri seg fra kontrakten fordi tyskerne hadde skjerpet ubåtblokaden. Dette vanskeliggjorde leveransen fra England til Norge. Høyesterett kom til at ettersom krigen hadde vart i to og et halvt år, «og at der fra tysk side sukses- sivt var søkt lagt flere og flere hindringer iveien for skibsfarten, burde det, forekommer det mig, ikke ligge fjernt for Quebrachomøllen at tænke sig og være forbered paa at yderligere restriktioner kunde bli iverksat».²¹⁵

²¹² Krokeide (1977) s. 600.

²¹³ Rt. 1923 I s. 40, s. 41.

²¹⁴ Hagsrøm (2009) s. 254, jf. Rt. 1959 s. 248.

²¹⁵ Rt. 1922 s. 562, s. 563.

Høyesterett fant verken støtte i læren om bristende forutsetninger, i kjøpsloven § 24 eller i sluttseddelens forbehold for force majeure. Selger hadde all grunn til å vurdere faremomentene ved skipning fra England, og det var derfor hans risiko.

5.4.2 Oppfyllelshindring, engelsk rett

Oppstår det hendelser som ingen av partene forutså før kontrakten ble inngått, kan kontrakten bli hevet etter læren om frustration. Doktrinen er strengere enn den norske forutsetningslæren, og den klassiske definisjonen er gitt av Lord Radcliffe i *Davis Contractors v Fareham UDC*.²¹⁶

« ... frustration occurs (...) [når] a contractual obligation has become *incapable of being performed* because the circumstance in which performance is called for would render it a thing *radically different* from that which was undertaken by the contract ... » (min kursivering)

Konstaterer domstolen frustration, vil kontrakten bli hevet og rettsvirkningen blir at partene blir løst fra fremtidige kontraktsforpliktelser. Skulle dette gjelde et certeparti, vil antakelig kontrakter i tilknytning til certepartiet, som for eksempel et konnossement, også bli hevet.²¹⁷ Det skal mye til for at frustration kommer på tale, og kortvarige rekvisisjoner vil typisk ikke føre til frustration. Er det derimot snakk om langvarig bruksendring, kan certepartiet falle bort. Det sentrale er om hindringen blir så langvarig at «the commercial adventure was frustrated».²¹⁸

Spørsmålet om sanksjoner kan utløse frustration, blir derfor et spørsmål om hindringen blir så langvarig at kontraktens formål har falt helt bort. Det er hevdet at dersom et skip skulle bli boikottet over hele verden, vil certepartiet antakelig bli «frustrated».²¹⁹ Skulle skipet bli boikottet i ett land, vil frustration neppe komme på tale.

Et eksempel fra amerikansk rett viser at dersom det finnes andre muligheter til å gjennomføre kontrakten, vil det ikke være anledning til å påberope seg frustration.²²⁰ I voldgiftssaken *The Corona*²²¹ hindret embargo av arabisk olje en skipning til Nederland. Voldgiftsretten kom til at befrakter hadde anledning til å losse mange andre steder.

²¹⁶ *Davis Contractors v Fareham UDC* [1956] AC s. 728.

²¹⁷ Williams (2013) s. 293.

²¹⁸ Gram (1977) s. 199.

²¹⁹ NSM (1992) s. 5309.

²²⁰ Time Charters (2008) s. 500.

²²¹ *The Corona*, SMA 961 (Arb. i N.Y. 1975).

Certepartiets kontraktsvilkår vil også være avgjørende når frustration skal vurderes. Er skipet sluttet på «world wide trading», vil hindringer av enkeltskipninger til og fra Russland neppe føre til frustration. Situasjonen kan stille seg annerledes dersom for eksempel et ankerhåndteringsskip er sluttet på en kontakt for å utføre arbeid på ett bestemt oljefelt – og oljeriggen rammes av amerikanske sanksjoner som har tilbakevirkende kraft. I et slikt tilfelle vil det ikke være mulig for partene å oppfylle kontrakten, og det kan argumenteres for at sanksjonene har gjort oppfyllelse av kontrakten umulig og at tiltakene har endret kontraktbetingelsene radikalt. Det kan også tenkes at avtalen er i strid med sanksjonslovgivning, som i så fall vil være et ytterligere argument.

6 Avsluttende bemerkninger

Oppgaven viser at økonomiske sanksjoner påvirker den avtalte risikofordelingen på flere måter. Ettersom sanksjoner kan innføres raskt, er det avgjørende at partene har tatt stilling til deres ytelsesplikt og vederlagsrisiko *på forhånd*. For bortfrakter og kaptein er det viktig å kunne gripe til et klart rettslig grunnlag hvis han må avvise en ordre for å unngå sanksjonsrisiko. Befrakter vil også være tjent med å ha avklart rettsstillingen når økonomiske sanksjoner hindrer oppfyllelse av kontrakten.

En regulering av sanksjonsrisikoen gjennom spesialklausuler vil kunne redusere risikoaspektet. Ethvert tidscerteparti bør derfor innta klausuler som angir partenes ståsted når sanksjoner rammer. Sanksjonsklausulene vil imidlertid ikke eliminere all risiko, og forholdet hvor motparten blir «svartelistet» og får sine eiendeler fryst viser hvor ubehjelpelig situasjonen kan bli for den berettigede selv om partene på forhånd ble enige om at han skal holdes skadesløs for motpartens sanksjonsbrudd.²²² Klausulenes primære virkeområde er derfor *før* det er for sent.

Ettersom utviklingen internasjonalt går i retning av mer komplekse sanksjoner som såkalt smarte sanksjoner, stilles det også høyere krav til partenes aktsomhet. Dette er situasjonen når det gjelder sanksjonene mot Russland, og partene er langt på vei overlatt til seg selv når det gjelder å vurdere hva som er i strid med sanksjonene. Dette understreker at bransjen må legge større vekt på undersøkelser i forkant og søke profesjonelle råd om nødvendig.

²²² Se kap. 3.7.4.

7 Litteraturliste

Bøker og artikler

Baldwin, David. *The Sanctions Debate and the Logic of Choice*. I: International Security. Årg: 2000, Vol. 24, No.3 s. 80-107.

Bruaset, Ingvild. *Russland-sanksjoner: - Dobbelt uheldig*. I: Finansavisen. 7. november 2014.

Carver, Thomas Gilbert. *Carver's Carriage by Sea*. 13th ed. London, 1982.

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Sjørett*. 7. utg. Oslo: Sjørettsfondet Akademisk, 2010.

Dalheim, Tron, Tonje Urdal Sand og Anders Østre. *Sjømannsrett*. Oslo, 2008.

Gram, Per. *Fraktavtaler og deres tolkning*. 4. utgave. Oslo, 1977.

Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*. 5. utg. Oslo, 2009.

Høgberg, Alf Petter. *Om reelle hensyn og deres betydning for grensen mellom straffbare og straffefrie handlinger*. I: Tidsskrift for rettsvitenskap. Årg: (2000). s 525-649.

Jakhelln, Henning. *Boikott av skip under bekvemmelighetsflagg – Noen spørsmål i brytningsfeltet mellom sjørett, erstatningsrett, arbeidsrett og organisasjonsrett*. I *MaIus* nr. 123, 1986.

Jantzen, Johs. *Håndbok i godsbefordring til sjøs (befraktning)*. 2. utg. Oslo, 1952.

Kern, Alexander, *Economic sanctions: law and public policy*. London: Palgrave Macmillan, 2009.

Krokeide, Kjetil. *Forutsetningslæren og misligholdsbegrepet – særlig i langsiktige kontraktsforhold*. I: Tidsskrift for rettsvitenskap. Årg: 1977 s. 569-649.

Mandraka Sheppard, Aleka. *Modern Maritime Law Volume 2: Managing Risks and Liabilities*. 3. utg. Informa, 2013.

Maritime Law. Yvonne Baatz ... [et al.], 2. utgave, Sweet & Maxwell, 2011.

Michelet, Hans Peter. *Håndbok i tidsbefraktning*. Sjørettsfondet, 1997.

NSM. *International sanctions and boycotts*. Nordisk Skibsrederforening Medlemsblad (NSM) (1992) s. 5309.

Pape, Robert A. *Why Economic Sanctions Do Not Work*. I: *International Security*. Årg: 1997, Vol. 22, No. 2 s. 90-136.

Ruud, Morten og Geir Ulfstein. *Innføring i folkerett*. 4. utg. Oslo: Universitetsforlaget, 2011.

Selvig, Erling. *Tolking etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk*. I: *Tidsskrift for rettsvitenskap* (1986) s. 1-26.

Selvig, Erling. *The Freight Risk*. I: *Arkiv for sjørett*. Bind 7. Oslo, 1978.

Solvang, Trond. *Forsinkelse i havn – risikofordeling ved reisebefraktning*. 1. utg. Oslo, 2009.

Time Charters. Terrence Coghlin [et al.] 6. utg. London, 2008.

Wilhelmsen, Trine-Lise. *Avtaleloven § 36 og økonomisk effektivitet*. I: *Tidsskrift for rettsvitenskap*. Årg: 1995 s. 1-240.

Williams, Richard. *The impact of sanctions on charterparty operations*. I: *The Journal of International Maritime Law*, (2013), 19, s. 290-303.

Wilson, John F. *Carriage of Goods by Sea*. 7th ed. Pearsons, 2010.

Woxholt, Geir. *Avtalerett*, 6. utgave. Oslo. 2008.

Rapporter og nettsteder

Bimco. Special Circular, No. 1-26. April 2013, BIMCO Designated Entities Clause. (2013). https://www.bimco.org/~media/Chartering/Special_Circulars/SC2013_01r.ashx [sitert 10.10.2014]

Fife, Rolf Einar. Note (*), Sanksjonslova. Hentet fra Gyldendal Rettsdata. [sitert 10.09.2014]

Maritime Risk International. August, 2003. Hentet fra i-Law [sitert 26.10.2014]

Maritime Risk International. September, 2012. Hentet fra i-Law [sitert 14.10.2014]

Maritime Risk International. April, 2014. Hentet fra i-Law [sitert 13.11.2014]

Skuld. Intertanko Sanctions Clause. (2010)
[https://extranet.skuld.com/upload/News%20and%20Publications/Publications/Clauses/INTE
RTANKO%20Sanctions%20Clause.pdf](https://extranet.skuld.com/upload/News%20and%20Publications/Publications/Clauses/INTE
RTANKO%20Sanctions%20Clause.pdf) [sitert 24.10.2014]

Solvang, Trond. Note 629, Sjøloven. Hentet fra Gyldendal Rettsdata [sitert 08.10.2014]

The London P&I Club. EU and Iran Sanctions, Briefing to members, June 2013. (2013)
[http://www.londonpandi.com/_common/updateable/downloads/documents/iransanctions-
briefingtomembersjune2013-thelondonpiclub.pdf](http://www.londonpandi.com/_common/updateable/downloads/documents/iransanctions-
briefingtomembersjune2013-thelondonpiclub.pdf) [sitert 15.10.2014]

Treasurery (2014). U.S. Department of Treasury, Office of Foreign Asset Control.
<http://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/SDN-List/Pages/default.aspx> [sitert
15.09.2014]

Watson, Farley & Williams. Shipping Finance Briefing, September 2013. (2013)
[http://www.wfw.com/Publications/Publication1329/\\$File/WFW-
SanctionsAndShippingFinance.pdf](http://www.wfw.com/Publications/Publication1329/$File/WFW-
SanctionsAndShippingFinance.pdf) [sitert 22.10.2014]

Meddelelser

PST. Politiets sikkerhetstjeneste, forelegg av 17. november 2008. Innsyn 22. oktober 2014.

Utenriksdepartementet. Skriftlig uttalelse. Brev, 7. november 2014.

Norges Rederiforbund. Møte, 24. oktober 2014.

Lovgivning

Norske lover og forskrifter

1687 Kong Christian Den Femtis Norske Lov (Norske Lov) av 15. april 1687

1893 Lov om sjøfarten (Sjøloven) av 20. juli 1893 nr. 1 (Opphevet)

1918 Lov om avslutning av avtaler, om fuldmagt og om ugyldige viljeserklæringer (Avtale-
loven) av 31. mai 1918 nr. 4

1968 Lov til gjennomføring av bindende vedtak av De Forente Nasjoners Sikkerhetsråd
(Lov om vedtak i FNs Sikkerhetsråd) av 7. juni 1968 nr. 4

1987 Lov om økonomisk boikott av Sør-Afrika og Namibia for å bekjempe apartheid av 20.
mars 1987 nr. 15 (Opphevet)

1994 Lov om sjøfarten (Sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39

- 2001 Lov om iverksetjing av internasjonale, ikkje-militære tiltak i form av avbrot eller avgrensing av økonomisk eller anna samkvem med tredjestatar eller rørsler (sanksjonslova) av 27. april 2001 nr. 14
- 2007 Forskrift om sanksjoner og tiltak mot Iran av 9. februar 2007 nr. 149
- 2011 Forskrift om restriktive tiltak mot Syria av 2. september 2011 nr. 902
- 2014 Forskrift om restriktive tiltak mot personer som undergraver Ukrainas territoriale integritet av 21. mars 2014 nr. 301
- 2014 Forskrift om restriktive tiltak vedrørende handlinger som undergraver eller truer Ukrainas territoriale integritet, suverenitet, uavhengighet og stabilitet av 15. august 2014 nr. 1076
- 2014 Forskrift om restriktive tiltak vedrørende handlinger som undergraver eller truer Ukrainas territoriale integritet, suverenitet, uavhengighet og stabilitet av 10. oktober 2014 nr. 1278

Forarbeider

Innst. O. nr. 29 (1986-87) Innstilling fra utenriks- og konsitusjonskomiteen om lov om økonomisk boikott av Sør-Afrika og Namibia for å bekjempe apartheid. Vedlegg 2. Folkerettslig betenkning utarbeidet av professor, dr. jur. Carsten Smith, Universitetet i Oslo, datert 8. januar 1987. S. 32-63

NOU:1993: 36 Godsbefordring til sjøs Utredning XV fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen)

Innst. O. nr. 50 (2000-2001) Innstilling fra utenrikskomiteen om lov om iverksetjing av internasjonale, ikkje-militære tiltak i form av avbrot eller avgrensing av økonomisk eller anna samkvem med tredjestatar eller rørsler

NOU 2012: 2 Utenfor og innenfor – Norges avtaler med EU

Kongelig resolusjon. Utenriksminister Børge Brende, av 15. august 2014 nr. 1076. Forskrift om restriktive tiltak vedrørende handlinger som undergraver eller truer Ukrainas territoriale integritet, suverenitet, uavhengighet og stabilitet

Kongelig resolusjon. Utenriksminister Børge Brende, av 10. oktober 2014 nr. 1278. Forskrift om restriktive tiltak vedrørende handlinger som undergraver eller truer Ukrainas territoriale integritet, suverenitet, uavhengighet og stabilitet

EU

EUs forordning nr. 269/2014 av 17. mars 2014

EUs forordning nr. 692/2014 av 23. juni 2014

EUs forordning nr. 833/2014 av 31. juli 2014

USA

Executive Order 13645 of June 3, 2013

31 CFR Part 515 Cuban Assets Control Regulations

Cuban Democracy Act of 1992

Traktatregister

FN-pakten (United Nations, Charter of the United Nations, 24 October 1945, 1 UNTS XVI)

Havrettstraktaten av 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea)

Domsregister

Norske dommer

Nordiske dommer i sjøfartsanliggende

ND 1913.133

ND 1944.52 *Rigoletto*

ND 1940.353

ND 1950.398 *Karmøy*

ND 1952.422 *Hakefjord*

ND 1983.309 *Arica*

Norsk Retstidende

Rt. 1919 s. 556

Rt. 1921 s. 313

Rt. 1922 s. 562

Rt. 1923 I s. 40

Rt. 1923 II s. 58 (Irma Mignon)

Rt. 1959 s. 248

Rt. 1975. s. 12 (Skipsførerdommen)

Rt. 1997 s. 1637

Rt. 2004 s. 1582

Engelske dommer

Atkinson v Ritchie (1809) 10 East 530

Berge Sund, The [1993] 2 Lloyd's Rep. 453 (C.A.)

CA Venezolana de Navegacion v Bank Line Ltd (The Roachbank) [1987] 2 Lloyd's Rep. 498

Court Line Ltd. v Dant & Russell Inc. (The «Errington Court») (1939) 64 Ll.L.Rep. 212;
(1939) 44 Com. Cas. 345

Davis Contractors v Fareham UDC [1956] AC s. 728

Dodecanese [1953] 2 Lloyd's Rep. 47

Evia, The (No. 2) Lloyd's Rep. 307

«Falkonera», The [2014] Lloyd's Rep 407

Fenwick v Schmalz (1868) L.R. 3 C.P. 313

Global Santosh, The [2014] 2 Lloyd's Rep. 103

Greek Fighter, The [2006] 1 Lloyd's Law Reports Plus 99

Holman v Johnson (1775) 1 Cowp 341

Ioanna, The [1985] 2 Lloyd's Rep. 164

Kanchenjunga, The [1990] 1 Lloyd's Rep. 391

Kuwait Petroleum Corporation v I&D Oil Carriers Ltd (The «Houda») [1994] 2 Lloyd's Rep. 541

Laconian Confidence, The [1997] 1 Lloyd's Rep. 139

Leeds Shipping co v Societe Francaise Bunge (The Eastern City) [1958] 2 Lloyd's Rep. 127

Manhattan Prince, The [1985] 1 Lloyd's Rep. 140

Magnhild v McIntyre [1920] 3 K.B. 321

Midwest Shipping Co Ltd v Henry Ltd. The Anastasia [1971] 1 Lloyd's Rep. 375

Moorsom v Greaves (1811) 2 Camp 627

Ogden v Graham (1861) 1 B&S 773

Ocean Victory, The [2014] 1 Lloyd's Rep. 59

Pacific Basin IHX Ltd v Bulkhandling Handymax AS (The Triton Lark) [2012] 1 Lloyd's Rep. 151 og 457

Product Star (No. 2) [1993] 1 Lloyd's Rep. 397

Regazzoni v KC Sethia (1944) Ltd [1957] 2 Lloyd's Rep. 289

Rodocanachi v Elliott (1874) L.R. 9 C.P 518

Royal Greek Government v Minister of Transport (The Ilissos) (1949) 82 Ll.L.Rep. 196

Saga Cob, The [1992] 2 Lloyd's Rep. 545

Seabridge Shipping Ltd v Antco Shipping Ltd [1977] 2 Lloyd's Rep. 367

Taokas Navigation v Komrowski Bulk Shipping KG (The Paiwan Wisdom) [2012] 2 Lloyd's Rep. 416

Watts v Mitsui [1917] A.C. 227

Amerikanske dommer

Corona, The SMA 961 (Arb. at. N.Y. 1975)

Mana, The SMA 2669 (Arb. at. N.Y.1990)

Den internasjonale domstol (ICJ)

Barcelona Traction, Light and Power Co. (ICJ Reports, 1970 s. 3.)